Hamburgs Seeschiffahrt und Waarenhandel vom Ende ...

Ernst Baasch

University of Wisconsin
Library

CLASS HK47

BOOK .B11
H

PURCHASED WITH THE
SCHOOL OF COMMERCE LIBRARY FUND
A GIFT FROM FRIENDS OF THE UNIVERSITY
1901

Hamburgs

Seeschiffahrt und Waarenhandel

vom Ende des 16.

bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts.

Von

Dr. Ernst Baasch.

Herausgegeben vom Verein für hamburgische Geschichte.

Hamburg, 1893.

In Commission bei Lucas Gräfe & Sillem.

Digitized by Google

Sonderabdruck
aus der Zeitschrift des Vereins für hamburgische Geschichte.
(Bd. IX, S. 295—420.)

Digitized by Google

5997/
SEP 24 1901
HK47
.B11
H

Für einen bestimmt abgegrenzten Zeitraum ein vollständiges Bild des Handelsverkehrs eines Landes oder Hafenplatzes zu geben, ist, sofern dieser Zeitraum der Gegenwart oder einer nicht allzu weit zurückliegenden Vergangenheit angehört, eine Aufgabe, die im Grunde nur des Studiums einer Reihe statistischer Publikationen bedarf, um mehr oder weniger befriedigend gelöst zu werden. Gehen wir aber zurück in frühere Jahrhunderte, so erheben sich bedenkliche Schwierigkeiten. Erst die neuere Zeit hat uns statistische Aufzeichnungen gebracht, und auch diese sind in ihren Anfängen oft höchst lückenhaft und unzuverlässig. Aber selbst da, wo wir gern auf ziffernmäßige Genauigkeit verzichteten, wenn wir nur erführen, was denn eigentlich Alles in ein bestimmtes Land ein- oder von dort ausgeführt wurde, mit welchen anderen Gegenden und Häfen dieses Land in Verbindung gestanden, selbst da lassen die Quellen uns meist im Stich oder beschränken sich auf unvollständige Notizen und summarische Zusammenfassungen. Allerdings widmet sich ja grade diesem Gebiete die neueste historische Forschung mit großem Eifer und manches Werthvolle ist durch sie ans Licht gefördert[1].

Im Folgenden glaube ich einen Beitrag geben zu können, der in der angegebenen Richtung einen nicht unwichtigen Schritt bedeuten dürfte. Für einen Zeitraum von etwa 40 Jahren, der nun rund 300 Jahre hinter uns liegt, wird ein möglichst vollständiges — ich glaube, bis zum 19. Jahrhundert das vollständigste —

[1]) Auf mehrere solche Schriften wird in der Darstellung hingewiesen werden.

Digitized by Google

Bild von dem Waarenhandel und der Schiffahrt eines deutschen Hafenplatzes gegeben. Und daß dies der damals und gegenwärtig erste deutsche Handelsplatz, Hamburg, ist, wird m. E. diesem Bilde und dem aus ihm zu ziehenden historischen Gewinn nicht zum Schaden gereichen.

Gehen wir zuvörderst auf die Quellen, die der Darstellung zu Grunde liegen, ein. Die Beschaffenheit dieser Quellen steht im engsten Zusammenhang mit der Bewerthung, die den meisten Angaben der Darstellung zu Theil zu werden hat; deshalb ist Jedem, der letztere für historische Zwecke benutzt, die Beachtung grade der nachstehenden Bemerkungen dringend zu empfehlen.

Im hamburgischen Staatsarchiv befinden sich unter der Bezeichnung „Schifferbücher" eine Reihe von Manuskripten, die von hervorragendem handelsgeschichtlichen Werthe sind[1]. Diese Bücher lassen sich in drei Serien teilen.

Die erste Serie enthält Register zu den Listen der („von der See") eingelaufenen Schiffe in den Jahren 1590—98, 1601—2, 1604, 1606—7, 1609, 1611—12, 1615, 1617, 1620. Der Abfahrtshafen ist leider nicht immer genannt, so 1590 nur bei 60 von 1107 Eingängen, 1592 bei 133 von 1172; dann wieder verhältnißmäßig häufiger, so 1607 bei 1207 von 1497; 1609 bei 1272 von 1487 u. s. w. Die einzelnen Listen gehen von Cath. Petri (22. Februar) des einen bis Cath. Petri des nächsten Jahres. Die Anordnung ist die alphabetische nach dem Vornamen des Schiffers und chronologisch nach dem Datum der Ankunft.

Die zweite Serie enthält die Listen der eingelaufenen Schiffe in den Jahren 1622—1629 und 1631—34. Unvollständig sind von diesen Listen diejenigen für 1622 (erst vom 15. April an vorhanden), 1624 (erst vom 16. März an), 1626 (fehlen die Aufzeichnungen vom 21. Juli bis 4. August und 21. Oktober bis 29. Dezember), 1627 (fehlen 19. Mai bis 7. November), 1628 (ist im August ein kleines Stück Papier abgerissen, auf dem etwa 6—8 Schiffseingänge verzeichnet gewesen sein mögen), 1631 (erst

[1]) Auch R. Ehrenberg hat in den Mittheil. d. Ver. f. hamb. Gesch. Bd. IV. 374 auf diese Bücher hingewiesen. Von mir sind sie mehrfach anderweitig benutzt.

Digitized by Google

vom 6. April an vorhanden), 1634 (nur bis 26. April vorhanden). Ganz vollständig sind also nur die Jahre 1623, 25, 29, 32, 33; nahezu ist es 1628. In diesen Listen ist nun mit wenigen Ausnahmen der Abfahrtshafen oder das Abfahrtsland regelmäßig verzeichnet. Die Anordnung ist rein chronologisch, und das Jahr beginnt mit dem 1. Januar. Ferner sind die Ladungen der einzelnen Schiffe bald mehr bald weniger detaillirt angegeben.

Die dritte Serie endlich enthält die Register zu den Listen der („tho der See") ausgelaufenen Schiffe in den Jahren 1610—13, 1615—22, 1625, 1627, 1629, 1630, 1647. Die Anordnung entspricht genau derjenigen der in der ersten Serie enthaltenen Register, doch ist bei der dritten Serie noch die Lastzahl der Schiffe angegeben, allerdings ganz vollständig nur für das Jahr 1625, bei den übrigen Jahren mehr oder weniger regelmäßig. Ebenso ist die Angabe des Bestimmungsortes oder -landes nur unregelmäßig vorhanden, nahezu ohne Lücken aber in den Jahren 1625 und 1647.

Schon diese Bemerkungen werden genügen, um einen Begriff zu geben einerseits von dem absoluten Werthe, der diesem Material innewohnt, andererseits von der Nothwendigkeit einer kritischen Benutzung desselben. Wir werden darauf unten zurückkommen.

Die vorstehend ihrem Charakter nach skizzirten Schifferbücher bilden den Hauptbestandtheil des benutzten Quellenmaterials und sie allein würden genügen, um für den in Rede stehenden Zeitraum einen Überblick über Waarenhandel und Schiffahrt zu liefern. Es wird aber willkommen sein, wenn die zahlreichen Lücken, die einer solchen Darstellung allein auf Grund der Schifferbücher notwendig verbleiben müssen, durch anderweitiges Quellenmaterial wenigstens theilweise ausgefüllt werden. In erster Linie sind zu diesem Behufe weitere Akten des Staatsarchivs herangezogen, namentlich die von mir vor einigen Jahren durchgearbeiteten älteren Zollakten, die insbesondere für die Erkenntniß der Handelsbeziehungen Hamburgs mit dem Binnenlande sehr wichtige Aufschlüsse geben. Sodann ist zu nennen die im Besitze des Vereins für hamburgische Geschichte befindliche Zollrolle aus dem 16. Jahrhundert nebst ihren Nachträgen. Ferner eine Sammlung von sehr interessanten handschriftlichen Aufzeichnungen aus dem Jahre 1605, die ich im Herbst vergangenen

Digitized by Google

Jahres auf der Commerzbibliothek in einem auf dem Boden stehenden, mit Dubletten gefüllten Schrank gefunden habe; wo im Folgenden ein „Dokument von 1605" erwähnt wird, entstammt es diesem Funde[1].

Außerdem ist die gedruckte Literatur, soweit sie mir hier am Orte im weitesten Umfange, — was bei derartigen Forschungen unumgänglich nothwendig, — zugänglich war, d. h. auf der Commerzbibliothek und der Bibliothek des Vereins für hamburgische Geschichte vorhanden ist, zur Erläuterung und Ergänzung benutzt worden.

Für die zuvorkommende Unterstützung, die ich bei der Benutzung des Archivs seitens des Vorstandes desselben, Herrn Senatssekretär Dr. Hagedorn, genossen, bin ich diesem zu ganz besonderem Danke verpflichtet, dem ich auch an dieser Stelle Ausdruck geben möchte.

Ehe wir auf den Inhalt der Schifferbücher und das durch sie uns vermittelte handelsgeschichtliche Material eingehen, müssen wir noch dem Ursprunge derselben einige Bemerkungen widmen. Eine geschichtliche Quelle ist erst dann wahrhaft benutzbar, wenn ihr Ursprung klar liegt, d. h. wenn die Möglichkeit einer kritischen Verwendung gegeben ist.

Aus einzelnen Erscheinungen in den Schifferbüchern erhalten wir Andeutungen über ihre Abfassung. Wenden wir uns diesen Erscheinungen zu. Da fällt zunächst auf, daß bei einigen als auslaufend genannten Schiffen das Wort „nie, new", d. h. neu hinzugefügt ist; einmal findet sich auch die Notiz „De Erste Reise", öfter aber der Buchstabe E beigesetzt, der wohl dieselbe Bedeutung haben soll wie „De Erste Reise"[2]. Einmal ist auch das Wort „frei" hinzugesetzt. Alle diese Bemerkungen stehen ohne Zweifel in Verbindung mit der Bestimmung, daß neue, in Hamburg gebaute Schiffe, bevor sie außerhalb Baumes kämen, eine Abgabe zu entrichten hätten[3].

---

[1]) Benutzt sind diese Manuskripte schon von mir in der Festschrift der Hamb. Amerika-Feier 1892. Bd. I.

[2]) In der Liste für 1612 findet sich 30mal ein E, zweimal ein „new"; 1617: fünf „new" und ein E; 1647: fünf „new" u. s. w.

[3]) Zollrolle aus dem 16. Jahrhundert im Besitze des Vereins für hamb. Geschichte.

Digitized by Google

Ferner findet sich bei einzelnen Waaren das Wort „voeringe" hinzugefügt; bei einem 1632 von Rouen kommenden Schiffe steht die Bemerkung: „Noch vor Schipper und Volkes voeringe setzt Henning Martens uffs Content: 27 uxhovet plummen, 30 balen caerten, 3½ pentzonen fr. Wein, 51 ux. Essig." Ein ander Mal wird Fisch von den Shetland-Inseln als „volckes voeringe" oder „boßm(ans) voeringe" bezeichnet. Diese „Führung" für den Schiffer und die Mannschaft war, wenn sich in mäßigen Grenzen haltend, zollfrei; in der Weinaccise-Ordnung war das als Führung zollfreie Quantum Wein genau vorgeschrieben. Wie wir aus obigen Beispielen sehen, beschränkte sich diese Führung nicht nur auf Lebensmittel, sondern dehnte sich auch auf Waaren, wie Carden, aus[1].

Endlich kommt noch eine Notiz in Betracht. In der Liste vom Februar 1592 findet sich bei Schiffer „Christian Persen uth Jüttlandt" die Bemerkung: „Obwol dieser Schipper den 6. Octobris Ao. 91 anhero angekamen, so hebben doch den 15. February Ao. 92 die Bergerfarer, wo idt mit den ingeladenen Guderen eine gelegenheit gehatt, erstmals berichtet." Zu dieser Aufzeichnung ist zu erwähnen, daß weder die Zollordnung von 1575[2], in welcher sich die Vorschrift der Einreichung von Contentzetteln zuerst findet, noch das Schiffsrecht im Statut von 1603 etwas über den Termin, innerhalb dessen die Einreichung zu geschehen habe, enthält.

Aus Demjenigen, was diesen der Zahl nach ja nur spärlichen Randbemerkungen der Schifferbücher gemeinsam ist, läßt sich ein sicherer Schluß auf den Ursprung derselben ziehen. Gemeinsam ist die Beziehung auf den Zoll. Die Entstehung dieser Bücher ist demnach am Zoll zu suchen, und mit Recht haben sie im Staatsarchiv unter den Zollakten ihren Platz gefunden.

Daß an statistische Zwecke bei der Herstellung der Schifferbücher nicht gedacht wurde, sondern daß sie lediglich dem praktischen Zwecke der Zollbeamten dienten, geht auch aus der ganzen Art der Aufzeichnungen der Waarencontenten hervor. Die genaue Detaillierung mancher eingeführter Ladungen war schon wegen der

[1] Vgl. auch Kohl, Das Haus Seefahrt zu Bremen, S. 66 Anm. *: „Die Führung (Föhrung), später auch nach dem französischen Paccotille genannt, war diejenige kleine Quantität Waaren, welche der Kapitän und die Matrosen für ihre eigene Rechnung mit ins Schiff nehmen und führen durften."

[2] Manuskript der Commerzbibliothek.

Digitized by Google

Herkunft oder Zusammensetzung der letzteren für den Zollbeamten nicht erforderlich; dann begnügte er sich mit mehr oder weniger summarischen Aufzeichnungen. Besonders bemerkbar ist das bei den aus England für die britischen Kaufleute eingetroffenen Sendungen, die bekanntlich sich besonderer Zollbegünstigungen erfreuten.

Daß andererseits in den Schifferbüchern eben wegen ihres Charakters als zolltechnischer Aufzeichnungen eine Quelle statistischer Art vorliegt, ist verständlich; noch heute besteht ja eine enge Verbindung zwischen Zoll und Handelsstatistik. Nur darf man nicht an die bewußte Arbeit eines Handelsstatistikers denken; selbst die in den Listen der zweiten Serie, d. h. den die Waarencontenta umfassenden Schifferbüchern, gelegentlich erscheinenden Summierungen von Getreide- und Herings-Eingängen lassen einen solchen Gedanken nicht zu.

Es würde von hohem Interesse sein und den Werth und die Bedeutung der wirtschaftlichen Daten unserer Darstellung erhöhen, wenn diese innerhalb des Rahmens einer historischen Erörterung gegeben werden könnte. Grade die hier in Betracht kommende Zeit mit ihren ungeheuren politischen und ökonomischen Erschütterungen ist für die Entwickelung Hamburgs ja eine höchst wichtige. In Anbetracht der m. E. großen Schwierigkeit und des Umfangs einer solchen geschichtlich-wirthschaftlichen Darlegung mußte zunächst davon abgesehen werden. Nur einige Andeutungen mögen hier erlaubt sein.

Seit Mitte des 16. Jahrhunderts entwickelte die Stadt sich merkbar in aufsteigender Linie. Die Zuwanderungen der niederländischen Emigranten, der englischen Kaufleute, der portugiesischen Juden gaben Hamburg nicht nur Zuwachs an Bevölkerung, sondern auch frischen Antrieb im Gewerbe- und Handelsbetriebe. An Ausdehnung und Bedeutung nahm die Stadt zu. Im Jahre 1597 schrieb der Physikus Bökel in seiner Pestordnung, daß „diese Stadt nicht eine gemeine Landstadt, in welcher Küh, Schweine und ander Viehe gehalten werden, sondern ein florentissimum Emporium totius Germaniae ist." Und das war 20 Jahre vor dem großen Kriege. Am Ende desselben ward Hamburg besungen als die bevölkertste Stadt Deutschlands [1]. Schon in einer an den Rath

[1]) Mitteilungen des Vereins für hamb. Gesch. VII. (1884.) 112.

Digitized by Google

gerichteten Eingabe von 1628 wird von der „sehr volkreichen Gemeine" der Stadt gesprochen[1]. Derartige Zeugnisse von dem zunehmenden Wohlstand Hamburgs ließen sich leicht noch mehr anführen. Hier mögen diese genügen.

Nicht nur eigener Fähigkeit und Geschicklichkeit verdankten die Hamburger es, wenn sie während des Krieges ihre Handelsstellung behaupteten und verstärkten. Es kamen äußere Umstände hinzu. Zunächst hat ohne Zweifel die namentlich während des ersten Theiles des Krieges in der Ostsee herrschende Unsicherheit nur günstig auf Hamburgs Handel gewirkt; dieser sicheren Stadt fiel nun ein Teil des Zwischenhandels mit dem Osten zu[2]. Ferner mußte gerade in jener wüsten Kriegszeit, wo Landwirthschaft und Gewerbe Deutschlands schwer darniederlagen, ihre für die Einfuhr fremder Waren so günstige Lage der Stadt vortrefflich zu Statten kommen.

Leicht ist es andererseits Hamburg nicht geworden, sich und seinen Handel möglichst ungeschädigt zwischen den Gefahren hindurch zu schleppen. Die Chroniken der Stadt melden von den Schwierigkeiten, denen sie ausgesetzt gewesen; gar manches Schiff ward auf der Fahrt beschlagnahmt, und Contrebande bildete, berechtigt oder unberechtigt, ein stets bereites Motiv zur Konfiskation hamburgischer Fahrzeuge. Gegen den alten nachbarlichen Feind, Dänemark, mußte die Stadt gerade in jenen Zeiten mehrfach sich mit den Waffen wehren; nicht weniger gefährlich waren die Versuche Christians IV., dem alten Hamburg junge Konkurrenzhäfen seiner Staaten entgegenzusetzen. Eine nähere Darlegung dieser Verhältnisse liegt außerhalb unserer Aufgabe. Es genügt zu betonen, daß Hamburg zu den wenigen Elementen gehörte, die das deutsche Wirtschaftsleben in jener Zeit aufrecht erhalten haben.

---

[1]) Hamb. Staatsarchiv.

[2]) So schrieb z. B. der Rat von Rostock am 25. Mai 1628 an den Hamburgischen Rath in Betreff Bezuges von Wein über Hamburg und beklagte sich über die hohe Accise: Zu Wasser könne aber in jetziger Zeit der Transport nicht stattfinden, „weill leider bei itziger Kriegsunruhe unser haven zu wasser fast geschlossen ist." (H. St. A.)

Digitized by Google

I.

Der Schiffsverkehr Hamburgs nach den Schifferbüchern.

Aus den Schifferbüchern der dritten Serie (vergl. oben) können wir für eine Anzahl von Jahren zwischen 1610 und 1647 die Gesammtsummen der seewärts abgehenden Schiffe ersehen. Darnach liefen aus vom hamburgischen Hafen:

im Jahre[1]		im Jahre	
1610 : 1724	Schiffe	1620 : 1556	Schiffe
1611 : 1800	„	1621 : 1827	„
1612 : 1846	„	1622 : 2185	„
1613 : 1893	„	1625 : 1800	„
1615 : 1915	„	1627 : 2499	„
1616 : 1827	„	1629 : 2610	„
1617 : 2009	„	1630 : 1974	„
1618 : 1889	„	1647 : 1743	„
1619 : 1920	„		

Werthvoller noch als diese Zahlen wären natürlich Angaben über die Lasten dieser Schiffe. Wie schon in dem über die Quellen unserer Darstellung handelnden Abschnitt bemerkt, finden sich solche Angaben nahezu vollständig nur bei dem Jahre 1625; es sind nämlich in diesem Jahre von 1800 Schiffen 1771 mit jener Angabe versehen. Dagegen sind die Lastangaben bei den übrigen Jahren nur mangelhaft, so im Jahre 1610 bei 1544 Schiffen, 1611 bei 1607, 1612 bei 1639, 1613 bei 1717, 1615 bei 1441, 1616 bei 1272, 1617 bei 1473, 1620 bei 687 Schiffen u. s. w.; beim Jahre 1647 finden sich Lastenzahlen überhaupt nicht.

Die 1771 Schiffe, die im Jahre 1625 mit der Lastangabe versehen sind, haben zusammen 31561 Lasten, d. h. jedes Schiff im Durchschnitt 17,821 Lasten. Wenden wir diese Durchschnittsziffer, die wir doch als annähernd das thatsächliche Verhältniß

[1]) Da, wie oben S. 2 bemerkt, die Schifferbücher das Jahr theilweise mit Petri, theilweise mit dem 1. Januar beginnen, habe ich, um möglichst Gleichartiges mit Gleichartigem zusammenzustellen, im Folgenden die Petri-Jahre, soweit es nach der Beschaffenheit der Schifferbücher gestattet war, stets in Januar-Jahre umgewandelt. Nur bei dem ganz isolirten Jahre 1647 mußte ich es unterlassen, sodaß, wenn von 1647 die Rede ist, stets das Rechnungsjahr Petri 1647 bis Petri 1648 gemeint ist.

Digitized by Google

wiedergebend annehmen dürfen, auf einige der oben mitgetheilten Zahlen für die Jahre 1610 ff. an, so ergiebt sich, daß aus dem Hafen ausliefen:

im Jahre		im Jahre	
1610 :	30 723 Lasten	1622 :	38 938 Lasten
1615 :	34 127 „	1629 :	46 512 „

Über den Verkehr „von der See" liefern uns die Schifferbücher der ersten und zweiten Serie Material. Es liefen ein im Hamburger Hafen:

im Jahre		im Jahre	
1590 :	1107 Schiffe	1609 :	1487 Schiffe
1591 :	1001 „	1611 :	1291 „
1592 :	1172 „	1612 :	1336 „
1594 :	1227 „	1615 :	1485 „
1595 :	1223 „	1617 :	1452 „
1596 :	1228 „	1620 :	1115 „
1597 :	1076 „	1623 :	1544 „
1598 :	1286 „	1624 :	1530 „
1601 :	1167 „	1625 :	1356 „
1602 :	1330 „	1628 :	1594 „
1604 :	1174 „	1629 :	1971 „
1606 :	1344 „	1632 :	1826 „
1607 :	1497 „	1633 :	1682 „

Doch habe ich hier nur die Zahlen für diejenigen Jahre aufgezeichnet, deren Schifferbücher ganz oder doch nahezu vollständig sind.

So werthvoll an und für sich alle diese hier aufgeführten Zahlen sind, da sie uns einen ungefähren Überblick über den Umfang des Schiffsverkehrs im Hamburger Hafen vor etwa 300 Jahren gestatten, so sind Schlüsse über die Zunahme oder Abnahme dieses Verkehrs innerhalb jener Zeit aus diesen Zahlen doch nur mit großer Vorsicht zu ziehen. Denn weit sicherer als die Zahl der Schiffe beweisen doch ihre Lasten, ihre Tragfähigkeit, den Umfang des Verkehrs in einem Hafen; und die Anwendung der einzigen Durchschnittsziffer für die Lasten, die annähernd richtig ist und die wir oben angegeben, auf eine Schiffsfrequenz durch mehrere Dutzend Jahre hindurch, ist immerhin ziemlich gewagt. Dennoch wird man wohl kaum fehlgehen, wenn man aus den mitgetheilten absoluten Ziffern auf eine Zunahme des Umfangs des Schiffs-

Digitized by Google

verkehrs in der Zeit 1590—1633 schließt. Daß die 4581 ein- und ausgegangenen Schiffe des Jahres 1629 einen beträchtlich größeren Waarentransport darstellen, als die 3091 Schiffe des Jahres 1611, ist wenigstens mit Sicherheit anzunehmen, auch wenn, was ja bei der gewiß nicht tadellosen Buchführung erklärlich wäre, in beiden Jahren nicht ganz gleichmäßige Berechnungen stattgefunden hätten. Weiteren aus diesen Zahlen etwa zu ziehenden Folgerungen Raum zu geben, wage ich aber nicht; ich zweifle nicht, daß es „Wirtschaftshistoriker" geben wird, die auch hier das Gras wachsen hören. Mögen sie mit ihren „Kombinationen" Glück haben.

Bilden die absoluten Zahlen über den Gesammtverkehr, die wir hier mitgetheilt, einen wichtigen Bestandtheil der uns durch die Bearbeitung der Schifferbücher vermittelten Kenntnisse, so eröffnet einen weiteren Ausblick, als diese rein statistischen Angaben es vermögen, die Betrachtung der Schifferbücher mit der Fragestellung, woher kamen die Schiffe, wohin gingen sie? Nicht allein der Ausblick ist hier weiter, auch die Ausbeute ist reichlicher.

Was zunächst den seewärts gerichteten Schiffsstrom betrifft, so gewähren uns hier die Listen für die Jahre 1625 und 1647 ein höchst schätzbares Material. Im ersteren Jahre sind nämlich von 1800 seewärts gegangenen Schiffen 1771 mit der Angabe des Bestimmungsortes versehen, von den übrigen 29 sind 24 mit einem Zusatz versehen, der ihren Bestimmungsort errathen läßt[1]; im Jahre Petri 1647 bis Petri 1648 von 1743 Schiffen bezw. 1704. In Tabelle 1 und 2 sind diese Angaben verwerthet und zur Anschauung gebracht. Ich wüßte nicht, was ich an Text zu den sprechenden Zahlen dieser Tabellen hinzuzufügen hätte. Nahe liegt ein Vergleich der beiden Jahre 1625 und 1647, doch läßt ein solcher sich ja nur anstellen hinsichtlich der Anzahl der nach irgend einem Lande bestimmten Schiffe. Aber auch bei einem solchen Vergleich ergeben sich einige auffallende Resultate; so die Abnahme des Schiffsverkehrs mit Schleswig-Holstein und Frankreich, die Zunahme desjenigen mit Großbritannien.

Für den Verkehr „von der See" liefern uns die Schifferbücher der zweiten Serie ein gutes Material; für die sieben Jahre, aus denen diese Bücher vollständig vorliegen, habe ich die Tabellen

[1] Vgl. unten im Abschnitt „Waarenhandel" den Artikel „Austern".

Digitized by Google

ausführlich zusammengestellt. Da diese sieben Jahre einem Zeitraum von einem Jahrzehnt angehören, so sind Muthmaßungen über die Motive der Ab- und Zunahme des Verkehrs mit einzelnen Ländern oder Häfen hier schon eher erlaubt. So ist die Abnahme der Seeverbindung mit der Ostsee und mit Dänemarck den kriegerischen Verwickelungen zuzuschreiben; die Abnahme des Verkehrs mit der iberischen Halbinsel den demselben durch die Engländer gemachten Schwierigkeiten. Werthvoll sind diese Tabellen aber m. E. nicht nur durch die Zahlen, sondern namentlich auch durch die in ihnen enthaltene vollständige Liste aller Ortschaften, mit denen Hamburg damals im Seeverkehr stand. Diejenigen Häfen, mit denen Hamburg nach Ausweis der unvollständigen und nicht in diesen Tabellen verarbeiteten Schifferbücher noch obendrein Verkehr unterhielt, sind in dem folgenden Abschnitt erwähnt.

Das Schiffsbuch für die im Jahre 1625 seewärts gehenden Schiffe erlaubt uns endlich noch eine Zusammenstellung, die in Tabelle 4 dargestellt und die die Frage nach dem Verhältniß zwischen Größe der Schiffe und der Reisen zu beantworten geeignet ist. Man ersieht aus dieser Tabelle, daß im Allgemeinen der größeren Entfernung die durchschnittlich größere Lastziffer entspricht. Das größte Schiff aller Schifferbücher ist das 1625 nach Venedig gehende von 200 Lasten; 1610 wird eins mit 150, 1615 eins mit 130, 1617 eins mit 120 Lasten erwähnt. Schiffe von 100 Lasten kommen häufiger vor. Die kleinsten Schiffe haben $^1/_2$ Last, kommen aber im Nahverkehr mit der nordwestdeutschen und holsteinischen Küste oft genug vor.

Der Seeverkehr Hamburgs mit den einzelnen Ländern.

Im Jahre 1597 schrieb Ritter Heinrich von Ranzau über Hamburg: „Negotiatio maritima et frequens in longinquas regiones, Indiam, Italiam, Hispaniam, Galliam, Angliam, Scotiam, Irlandiam, Norwegiam, Livoniam, Daniam, Sueciam etc.“[1]

[1]) Zeitschrift des Ver. f. hamb. Gesch. III. 256. Es ist zu bedauern, daß Ranzau die Zahl der im Hamb. Hafen verkehrenden Schiffe nicht wenigstens schätzungsweise nennt; er giebt den allerdings für seine Gewissenhaftigkeit zeugenden Grund an: „earum (scil. navium) numerum omittendum esse duxi, ne certus pro incerto poneretur.“

Digitized by Google

Hier haben wir in knapper Form das, was vor 300 Jahren die hamburgische Seeschiffahrt umfaßte. Ranzau's Worte werden im Allgemeinen bestätigt durch unsere Schifferbücher.

Den Nahverkehr, zu dem wir die Küsten Nordwestdeutschlands und Schleswig-Holsteins rechnen, nennt Ranzau begreiflicherweise nicht, da er nur von der internationalen Schiffahrt spricht und darum die deutsche Küstenfahrt nicht beachtet; auch beruhte dieser Verkehr zum großen Theil auf den Lokalbedürfnissen der großen Stadt, deren Markt mit den Produkten der Landwirthschaft und Fischerei jener Gebiete versorgt wurde. Aber so unbedeutend im Verhältniß zum Gesammtverkehr war diese Schiffahrt doch nicht; im Jahre 1625 gingen 9—10 % der Lasten nach der nordwestdeutschen Küste, 3—4 % nach der schleswig-holsteinischen Westküste; allein 114 Schiffe gingen nach Emden, einer Stadt, mit der Hamburg überhaupt in überaus regem Verkehr gestanden hat; auch mit Bremen war die Verbindung eine regelmäßige [1].

Der Waarenverkehr mit diesen beiden Städten war auch nicht nur Markthandel, sondern bestand zum Theil in der Vermittelung des Bezugs fremder Waaren. Über Bremen kamen manche niederländische Waaren nach Hamburg; doch strebte der Hamburger Rath darnach, den Handel zwischen der Weser und den Niederlanden nach Hamburg zu ziehen [2].

Was den Verkehr mit der Unterelbe betrifft, so würde derselbe äußerst gering gewesen sein, wenn wir unseren Schifferbüchern glauben wollten. Daß im Jahre 1629 sich die Ankünfte auf ein von Freiburg kommendes Fahrzeug beschränkt haben sollen, ist einfach unglaublich und findet auch in den lokalgeschichtlichen Vorgängen keine Erklärung. Ohne Zweifel sind viel mehr Schiffe von den unterelbischen Gestaden nach Hamburg zu Markt gefahren, als unsere Listen angeben. Es ist zu vermuthen, daß diese kleinsten Schiffe die in allen, auch den vollständigsten Listen vorhandenen Lücken auszufüllen haben [3].

[1]) Vgl. die Tabellen. Im Jahre 1602 kommt ferner ein Schiff von Herzhorn bei Glückstadt.

[2]) Vgl. Gallois, Hamb. Chronik II. 1304.

[3]) Außer den in den Listen aufgeführten Orten wird 1617 noch „Trochtershave" genannt, was wohl identisch ist mit Drochtersen im Kehdinger Land.

Digitized by Google

Unter den Häfen der deutsch-polnisch-schwedischen Ostseeküste, d. h. des südlichen Gestades des Baltischen Meeres, ragte in jener Zeit Danzig, der polnische Hafen, hervor. Als Metropole des Getreidehandels der Ostsee stand diese Stadt auch mit Hamburg in regem Verkehr, während die übrigen Seeplätze dieser Region von Lübeck ostwärts bis Reval weit zurückblieben; aus den mehr oder weniger vollständigen Listen füge ich noch hinzu: es gingen nach Danzig 1604: 18, 1606: 26, 1607: 41, 1609: 42, 1611: 17, 1612: 24, 1615: 59, 1617: 33, 1620: 39 Schiffe. Ferner erscheinen 1595 und 1627 Colberg, 1598 Elbing, 1611 Wismar im Verkehr mit Hamburg. Im Übrigen sind die Tabellen zu vergleichen. Unter den Wirren der zwanziger Jahre muß besonders der Ostseehandel gelitten haben. Der Waarenhandel zwischen Lübeck und Hamburg wurde größtentheils durch die Kanalschiffahrt und Landfuhren vermittelt.

Mit den skandinavischen Ländern, mit Dänemark, Schweden und Norwegen stand Hamburg in alter Verbindung. Die Geschichte der Hansa ist eng verknüpft mit der Geschichte dieser Länder. Hamburg hat während der Blütezeit der Hansa in dem skandinavischen Verkehr ja nie die bedeutende Rolle gespielt, die Lübeck mehrere Jahrhunderte hindurch zufiel; unsere Stadt ist durch ihre Lage stets mehr auf den Westen hingewiesen worden und hat erst in neuerer Zeit auch im nordischen Handel eine leitende Stellung errungen. Aber schon mit dem 16. Jahrhundert, mit der allmählichen Verschiebung des Schwerpunktes des deutschen Seehandels dem Westen zu, nimmt ohne Zweifel der nordische Handel Hamburgs zu, obwohl die Konkurrenz der Niederländer grade auf diesem Gebiete recht fühlbar war und die Politik namentlich der dänisch-norwegischen Herrscher die Zunahme des activen hansischen Handels nicht förderte. Hamburg war überdies noch in der höchst ungünstigen Lage, in dem dänischen Könige einen mehr oder weniger feindlichen Nachbar zu besitzen, der jede Zurückweisung seiner politischen Ansprüche auf die Stadt mit wirthschaftlichen Maßregelungen ahndete. So ward der hamburgisch-isländische Handel unterdrückt, so der Verkehr mit Kolding gehindert.

Daß auch das damals noch schwedische Finnland in Handelsverbindung mit Hamburg stand, zeigen die Tabellen. Einmal, nämlich 1615, kam ein Schiff aus Lappland in den Hafen.

Digitized by Google

Die in den Tabellen nicht genannten Orte, aus denen nach Ausweis der nicht vollständigen Schifferbücher einzelne Schiffe nach Hamburg kamen, sind: Skagen (1597), Opslo bei Christiania (1595), Malmö (1609), Landskrona („Landeskron" 1609), Oesel (1595), Arensburg auf Oesel (1595), Norrland (schwed. Provinz, 1604).

Grade in den Anfang des 17. Jahrhunderts fällt der Beginn des direkten Handelsverkehrs Hamburgs mit Rußland. Hamburg war die erste Stadt, welche „von den im Jahre 1603 der hansischen Vormacht Lübeck ertheilten Vergünstigungen Vortheil zog; denn bereits im folgenden Jahre liefen hamburgische Schiffe in den Hafen von Archangel ein"[1]. Aus unseren Schifferbüchern sehen wir, daß in eben demselben Jahre 1604 die ersten Schiffe aus Rußland in den Hamburger Hafen einliefen, vielleicht dieselben, welche von dem ersten Besuch Archangels heimkehrten[2]. Es kamen aus Rußland nach Hamburg 1604: 3 (davon 1 „von Sunderen uth Rußland"?), 1606: 10, 1607: 2, 1609: 9, 1611: 9, 1612: 11, 1615: 4, 1617: 6, 1620: 6 Schiffe. Es liefen aus nach Rußland: 1610: 6, 1611: 8 (= 478 Lasten), 1613: 10, 1615: 7, 1616: 5, 1617: 6, 1618: 7, 1619: 4 Schiffe. Im Übrigen vgl. die Tabellen.

Der Haupthafen Rußlands und der einzige in unseren Quellen genannte, war Archangel, das erst später an das neuerbaute St. Petersburg den Vorrang abtreten mußte[3].

Der hamburgische Handel mit Island, der in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts seine Blüthe erreicht, bestand allerdings noch im folgenden Jahrhundert; aber auf anderer Grundlage: die selbständige Schiffahrt der Hamburger nach Island hatte aufgehört. Der Markt isländischer Waaren in Hamburg wurde theils über Glückstadt, theils durch direkte Anfahrt der isländischen Kompagnie-Schiffe in Hamburg versorgt[4].

---

[1] Winckler, Die deutsche Hansa in Rußland, S. 126.

[2] Der Führer des ersten, am 17. September 1604 aus Rußland kommenden Schiffes hieß Johan Bretkeck.

[3] Über die Betheiligung der Stadt Hamburg an einer Frachtfahrt nach Archangel und Spanien im Jahre 1629, vgl. die Notiz von Voigt in den Mittheilungen des Ver. f. hamb. Gesch. XIV. (1891.) S. 244.

[4] Vgl. Baasch, Die Islandfahrt der Deutschen, namentlich der Hamburger, vom 15. bis 17. Jahrhundert (Forschungen zur hamb. Handelsgeschichte I.); vgl. namentlich die daselbst S. 51, Anm. 4 angegebenen Lastzahlen.

Digitized by Google

Dagegen hatte mit den Faroer-Inseln der Verkehr schon früher aufgehört; es kamen von „Pheröe" nach Hamburg 1590: 3, 1591: 2, 1592: 1 Schiff; von nun an verschwindet diese Inselgruppe aus unseren Listen.

Grönland erscheint nur einmal in unseren Schifferbüchern; am 22. Oktober 1624 kommt Schiffer Ties Reimers von dort nach Hamburg; seine Ladung besteht in 80 Last Thran. Hamburger Schiffer waren schon früher öfter an die grönländische Küste gekommen, und im Jahre 1542 ward Schiffer Gert Mestemaker mit einer „Kraffel" ausgesandt „in Gronland dat land uptosoken". Allerdings erreichte er das Land, kehrte aber dann, da er keine Menschen fand, wieder um[1].

Nach Scoresby[2] sollen die Hamburger schon Anfang des 17. Jahrhunderts die Fischerei auf Spitzbergen betrieben haben; wahrscheinlich hat diese Fischerei jedoch erst Mitte des Jahrhunderts begonnen.

Den größten Verkehr nach Zahl und Lasten der Schiffe hatte Hamburg mit den Niederlanden. Die Handelsbeziehungen der Stadt zu diesem Lande sind alt[3] und nie unterbrochen gewesen. Eine bedeutsame Förderung hatten sie Ende des 16. Jahrhunderts durch die Niederlassung zahlreicher ihre Heimath verlassenden Niederländer erfahren[4].

Die Bedeutung der Niederlande für den hamburgischen Handel war eine dreifache; jenes Land wurde gerade damals der Hauptstapelplatz des ostindischen und Levantehandels; sodann war die Lage der Niederlande an der Mündung des Rheinstroms schon damals für dieselben sehr vortheilhaft; die Niederlande wurden dadurch der wichtigste Stapelplatz der kontinentalen Produkte; endlich besaßen doch auch die Niederlande selbst eine wichtige Industrie und Landwirthschaft. Diese Waaren dreifacher Provenienz, die Produkte des Orients, des Rheinlandes und der Niederlande, strömten nun von den Hafen-

[1]) Lappenberg, Hamb. Chroniken, S. 187; dann 136, 169.

[2]) An account of the arctic regions with a history and description of the northern whale-fishery. vol. 2. pag. 168. — Vgl. auch Lindeman, Die arkt. Fischerei der deutschen Seestädte 1620—1868, S. 13 (Ergänzungsheft 26 zu Petermann's Geogr. Mitteilungen).

[3]) Vgl. Koppmann in Zeitschrift des Ver. f. hamb. Gesch. IV. 420 ff.

[4]) Vgl. Sillem in Zeitschrift des Ver. f. hamb. Gesch. VII. 481 ff.

Digitized by Google

plätzen dieses Landes nach Hamburg, welches in jener Zeit Hauptort des holländischen Handels war und dessen Kommissions- und Speditionsgeschäft blühte. Hamburg versorgte einen großen Theil Deutschlands ebensowohl mit ostindischen und levantischen Produkten, als auch mit holländischen und rheinischen Waaren. Die beste Erläuterung dieser Handelsbewegung sind die in dem Kapitel „Waarenhandel" gegebenen Daten[1]. — Im Jahre 1625 betrug die aus Hamburg nach den Niederlanden gehende Schiffahrt nach Zahl der Schiffe und Lasten rund $^1/_3$ der gesammten hamburgischen Schiffahrt. Doch überwog im hamburgisch-niederländischen Verkehr die kleine Fahrt; durchschnittlich kommen auf jedes Schiff (1625) nur 11—12 Lasten.

Unter den niederländischen Häfen ragte weit empor Amsterdam; diese Stadt war der Mittelpunkt des Handels mit Gewürzen und ostindischen Waaren, während die anderen niederländischen Plätze fast ausschließlich die Produkte der holländischen Industrie, Landwirthschaft und Fischerei lieferten; Rotterdam und Middelburg nahmen, wenigstens Hamburg gegenüber, nur einen geringen Antheil am fremdländischen Waarenhandel. Die Durchschnittslastziffer für die nach Amsterdam gehenden Schiffe ist denn auch beträchtlich größer als die oben angegebene, nämlich (1625) 18,$_{18}$ Lasten. Die Fischerei vertraten im hamburgischen Verkehr unter den holländischen Orten namentlich Enkhuyzen und Texel.

Antwerpen, das einst so blühende und mit Hamburg rege Verbindung unterhaltende Emporium, war dagegen, Dank der spanischen Handelspolitik, von seiner Höhe herabgesunken. In unsern Listen findet sich der Name dieser Stadt nur 1610, 1613 und 1615 mit zusammen 4 dorthin bestimmten Fahrzeugen.

Außer den zahlreichen niederländischen Orten, die in den Tabellen genannt sind, erscheinen in den unvollständigen Schifferbüchern noch: Ter Gouw oder Gouda (1596), Vlissingen (1598), Zwolle (1604), Brielle (1612). Vielleicht gehört auch Broken (1601), das ich nicht zu identifizieren vermag, hierher.

[1]) In der Schrift von Pringsheim, Beiträge zur wirthschaftlichen Entwickelungsgeschichte der Verein. Niederlande im 17. und 18. Jahrhundert (Schmoller's Forschungen X. 3.) ist die wichtige Stellung Hamburgs innerhalb der Entwickelung des niederländischen Handels nicht berührt. Eingehender hoffe ich auf diese Stellung Hamburgs, gestützt auf archivalisches Material, später zurückkommen zu können.

Digitized by Google

Die alten Beziehungen Hamburgs zu England waren durch die während der Regierung der Königin Elisabeth herrschende, der hansischen Handelspolitik entgegengesetzte Strömung nicht unberührt geblieben. Doch hatte die Stadt sich wenig durch die von der Hanse und dem Kaiser gegen England gerichteten prohibitiven Maßregeln beeinflussen lassen. Die Verlegung des Stapels der Merchants Adventurers von Hamburg nach Stade (1586) hatte man allerdings nicht verhindern können; trotzdem blieb Hamburg nach wie vor das wirkliche Handelscentrum der Engländer. Im Jahre 1611 wurde der Stapel wieder in Hamburg errichtet. Zweifellos hat der englische Tuchstapel dieser Stadt bedeutenden materiellen und commerziellen Gewinn gebracht.

Leider sind grade bei den aus England kommenden Waaren die Angaben unserer Schifferbücher sehr summarisch und nicht geeignet, uns, besonders für den Tuchhandel, statistische Anhaltspunkte zu gewähren.

Der Handelsverkehr zwischen Großbritannien und Hamburg wurde nicht allein durch die Merchants Adventurers aufrecht erhalten; soll in unseren Schiffslisten ein Schiff als in ihrem Dienste fahrend bezeichnet werden, so finden wir wohl den Ausdruck „Company Schiffer" oder „Comp. Engl." hinzugefügt. Doch ist mehrfach das Wort „Interloper" hinzugefügt, z. B. „Thomas Hart, Interloper in v. London." Diese „Interloper" scheinen, nach dem Namen der Schiffer zu schließen, stets Engländer gewesen zu sein; ein Interloper ist „einer, der ein Geschäft betreibt, zu dem er nicht die Berechtigung hat; einer, der in einem Land oder an einem Ort ohne Erlaubniß Handel treibt" [1]. Übrigens ist bei demselben Schiffer bald die Bezeichnung „Interloper" hinzugefügt, bald nicht; es muß dahingestellt sein, ob aus sachlichen Gründen oder nur zufällig. Es findet sich das Wort „Interloper" meist bei Schiffern von London, weniger bei solchen von Hull. In weitaus den meisten Fällen ist jedoch überhaupt gar keine nähere Bezeichnung bei den aus England kommenden Schiffern angegeben, dann haben wir

[1] Webster, An American dictionary of the English language, s. v. Interloper: „one who runs into business to which he has no right; — one who enters a country or place to trade without license". — „Interlopers" kommen auch sonst vor; so im englisch-russischen Verkehr. Vgl. Macpherson, Annals of commerce II. 279.

Digitized by Google

also entweder echte Merchants Adventurer-Schiffe, oder Interloper, oder endlich deutsche, Hamburger Schiffe in ihnen zu sehen. Es scheinen aber bei dem Verkehr mit England die national-englischen Schiffe zu überwiegen.

Von englischen Häfen hatten London und Newcastle den größten Verkehr mit Hamburg, ersteres als Mittelpunkt des Tuchhandels, letzteres als Exportplatz für Steinkohlen.

Zu den in den Tabellen genannten Hafenplätzen kommen noch als im Hamburger Verkehr genannt Yarmouth („Garmeß" 1596), Bristol (1597), Sunderland (1604); sodann gingen nach Irland, das ja auch Heinrich von Ranzau erwähnt und schon im älteren hamburgischen Schiffsrecht[1] genannt wird, 1611 und 1617 1 bezw. 2 Schiffe.

Nicht sehr bedeutend, aber regelmäßig war der Verkehr mit den Shetlandinseln (Hittland). Der Verkehr Hamburgs mit den Shetlandinseln wird im Alter der Islandfahrt nicht nachstehen[2].

Es kamen von den Shetlandinseln 1590: 1, 1592: 1, 1594: 1, 1595: 1, 1596: 1, 1597: 2, 1598: 2, 1601: 1, 1602: 1, 1604: 3, 1606: 4, 1607: 2, 1609: 5, 1611: 2, 1615: 2, 1616: 3, 1617: 6, 1620: 8, 1622: 4, 1623: 4, 1624: 6, 1625: 9, 1626: 3, 1628: —, 1629: 5, 1632: 1, 1633: 4 Schiffe.

Es gingen nach den Shetlandinseln: 1610: 5, 1611: 2 (= 95 Last), 1612: 3 (= 98½ L.), 1613: 2 (= 85 L.), 1615: 3, 1616: 2 (= 80 L.), 1617: 7, 1618: 4 (von diesen 1 von 4½ L.), 1619: 8, 1620: 4, 1621: 6, 1622: 4, 1625: 8 (= 259 L.), 1627: 4, 1629: 6, 1630: 5, 1647: 14 Schiffe.

Ohne Zweifel hatte der Verkehr, wie ein Vergleich zwischen den vollständig erhaltenen Listen 1625 und 1647 lehrt, zugenommen. Im Jahre 1779 kamen 26 Schiffe von den Shetlandinseln nach Hamburg[3].

Die Handelsverbindung mit Frankreich war eine althansische. Zahlreiche Privilegien sind den Hansen in Frankreich verliehen worden und mehrfach bestätigt. Namentlich La Rochelle, Nantes

[1]) Lappenberg, Hamb. Rechtsalterthümer I. 77.

[2]) Vgl. meine Islandfahrt ꝛc. passim. — Hanserecesse passim. — Ferner Hibbert, Description of the Shetland Islands (Edinburgh 1822) pag. 417, 502, 506, 538.

[3]) Hamb. Staatsarchiv.

Digitized by Google

und Bordeaux waren in älterer Zeit besucht. Zu ihnen kamen dann im 16. und 17. Jahrhundert Dieppe, Havre[1].

Im 16. Jahrhundert scheint der Verkehr zwischen Frankreich und der Hanse nicht allzu lebhaft gewesen zu sein. Unter Heinrich IV. jedoch blühte dieser Handel wieder auf, und Hamburg betheiligte sich eifrig an demselben. Die alten hansischen Privilegien wurden 1604 wieder erneuert. Sicherlich that diesem direkten Handel die Konkurrenz der Holländer viel Abbruch. So finden wir unter den von Holland aus nach Hamburg geführten Waaren manche französischen Ursprungs[2].

Von den Mittelmeer-Häfen Frankreichs standen mit Hamburg in Verbindung Marseille und Toulon. Erstere Stadt war einer der wichtigsten Stapelplätze für levantinische Waaren. Es kamen von Marseille 1594: 1, 1601: 2, 1602: 2, 1604: 1, 1609: 3, 1611: 4, 1612: 3, 1615: 3, 1617: 2, 1620: 4, 1622: 1, 1626: 1, 1627: 1 Schiff.

Es gingen nach Marseille: 1610: 1 (= 80 Last), 1612: 1 (= 60 L.), 1613: 2, 1615: 3, 1616: 3, 1617: 1 (= 48 L.), 1618: 2, 1619: 1, 1620: 2, 1622: 2, 1627: 1, 1629: 1 Schiff. (Im übrigen vgl. die Tabellen.)

Von Toulon kamen 1607: 3, 1609: 1, 1612: 1 Schiff; nach Toulon ging 1647: 1 Schiff.

Von Boulogne kommt 1 Mal (1597), von La Hogue („van idt oge") 1 Mal (1592), von S. Jean de Lus auch 1 Mal (1607) ein Schiff[3]. — Im Jahre 1647 betrug der Antheil Frankreichs an dem Verkehr im Hamburger Hafen nach der Lastzahl 7—8 %, nach der Schiffszahl 2—3 % des Gesammtverkehrs, und jährlich gingen etwa 50—70 Schiffe nach Frankreich. —

Wenn auch die Fahrt nach der iberischen Halbinsel nicht zu den ältesten Handelswegen der Hamburger gehörte, so reichen

[1]) Vgl. Burmeister, Beiträge zur Geschichte Europas im 16. Jahrhdt. S. 82 ff.

[2]) Pigeonneau, Histoire du commerce de la France II. 101, 322.

[3]) Im Jahre 1605 werden genannt als mit Hamburg in Verbindung stehende Kaufleute in Nantes: Peter Bretin; in La Rochelle: Wilhelm von Offenbarch, David Garin, Peter Guybert, Wilhelm Lindeman, Johan Mackin; in Rouen: Adrian Vorporten, Jodocus Terin, Antonius Lambert, Reiner Petersen. Im Jahre 1623—24: in Bordeaux: Carl Wouters; in S. Jean de Lus: Willem Jansen, Girant de Soufu (?), Manuel Gomes Daudrado; in Dünkirchen, das allerdings damals nicht französisch war: Peter Turgen.

Digitized by Google

doch die Beziehungen Norddeutschlands, namentlich zu Lissabon, bis ins 11. Jahrhundert[1]. Recht rege ist der direkte Handelsverkehr der Deutschen mit Portugal und Spanien doch erst im 16. Jahrhundert, nach der Entdeckung Amerikas, geworden. Nun wurden die spanisch-portugiesischen Häfen die Stapelplätze für die Produkte Ost- und Westindiens.

Ein hansisches Konsulat zu Lissabon wurde in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts errichtet.

Wohl suchten die Niederländer nach ihrer Emanzipation von Spanien den Kolonial-Handel an sich zu reißen und Amsterdam zum Mittelpunkt des west- und ostindischen Verkehrs zu erheben, und dies Bestreben war nicht ohne Erfolg. Aber die deutschen Seestädte ließen sich doch nicht aus dem direkten Verkehr mit der pyrenäischen Halbinsel, der ihnen wegen zahlreicher Rohprodukte dieses Landes und der kolonialen Gebiete höchst wichtig sein mußte, verdrängen, und begegneten hiermit ohne Zweifel nur einem Wunsche der spanischen Regierung. Diese machte gerade die Feindschaft gegen die Niederlande und England geneigt, sich in den Hansestädten Bundesgenossen zu erwerben, die, wenn auch nicht durch Seemacht, so doch durch wirthschaftliche Kraft sich auszeichneten. Wenn es nun auch zu einem Bündniß nie kam, woran übrigens die ungeschickte Diplomatie Spaniens die Hauptschuld trug[2], so war doch in den ersten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts der deutsch-spanisch-portugiesische Handelsverkehr äußerst rege. Namentlich Getreide, dann aber auch Kriegsmaterialien bildeten die von den Deutschen nach der südwestlichen Halbinsel geführten Schiffsladungen. Foppius van Aitzema schreibt (1622) die Blüthe einiger Hansestädte geradezu dem Handel mit Spanien zu: „Der Staat dieser Hansestädte ist gegenwärtig blühend, sie genießen von allen Seiten gute Ruhe und Frieden; einige sind sehr florirend durch die freie und ununterbrochene Schiffahrt auf Hispanien, welche seit dem Kriege Ew. Hochmögenden (d. h. der Generalstaaten) sehr zugenommen hat“[3].

---

[1]) Vgl. Hansische Geschichtsblätter. Jahrgang 1888 S. 3 ff. und die daselbst citirte übrige Literatur.

[2]) Reichard, Die marit. Politik der Habsburger im 17. Jahrhundert. S. 105 ff.

[3]) Wurm, Studien ꝛc. über Foppius van Aitzema. (Hamburg 1854.) S. 32.

Digitized by Google

An der Spitze dieses Handels der deutschen Seestädte stand Hamburg, das schon damals im Verkehr mit dem Südwesten eine weit hervorragende Stellung einnahm. Die Zuwanderung der portugiesischen Juden nach Hamburg ist auf den Handel dieser Stadt mit Lissabon ohne Zweifel von belebendem Einfluß gewesen; portugiesische Namen, nicht selten mit dem ausdrücklichen Hinweis, daß ihre Träger Juden seien, erscheinen sehr oft in diesem Verkehr, soweit er Hamburg betraf. Das größte Handelshaus in S. Lucar, nach Lissabon dem wichtigsten Platz der Halbinsel für den hansisch-spanischen Verkehr, wurde von dem Hamburger Matthias Sillem geleitet[1].

[1] Gallois, Hamburger Chronik II. 1295; auch in den benutzten Dokumenten von 1605 wird Sillem oft als Verlader genannt; ferner werden ebendaselbst folgende Männer, die in spanisch-portugiesischen Städten ansässig waren oder zeitweilig ihren Aufenthalt hatten und mit Hamburg in Geschäftsverbindung standen, genannt: in Lissabon: Jacob Havemeister, Vincenz Keding*, Johannes Friese*, Dutger Rombartenstock, Georg Griep, Wolter Kaiser, Johannes Filter, Franz Geil, Hinrich Hoier, Silvester von Peine, Johannes Moldenhouwer*, Georg Huth, Georg Roth, Johann Eggers, Johann Hasenkroch, Christian Carstens, Lambert Hustart, Peter Korner, Joachim Koel, Christopher Eding, Johann Richter, Marcus Sparck, Joachim Elvers, Albert Wulffert, Nicolaus Schünemann, Wolter Besselman, Wilhelm Giseman, Hinrich Koler. — In S. Lucar: Hieronimus Jansen, Sigismund Blümel, Johann Brandt*, Gerhard Schroder, Esaias Blommert, Wilhelm Davids, Ruberto Marcellis, Johann Baptista de la Porta, Wilhelm Crucis, Joachim von Guhle, Erich Wallich, Peter Brevoegen, Lancellotto de Serra. — In Sevilla: Esaias Blommert, Hinrich Servaes, Franz Calvard, Michael Herbaut, Ruberto Marcellis, Matthias Sillem, Hieronimus Jansen, Erich Wallich. — In Malaga: Christian Jacob*, Francisco Guanao. — In Bilbao: Domingo de Lacama, Hermann Schele*, Louis de Boyleux de Cambrai, Alexander de Zavern, Adriansen & Comp., Johann von Eckern. — In Burgos: Garty del Pezo. — Die mit * versehenen sind als Hamburger Bürger bezeichnet. Von Hamburgischen Firmen, die damals mit Spanien und Portugal Geschäftsbeziehungen pflegten, werden u. A. genannt: Bartold Bekeman, Meno von Eitzen, Lucas Bekeman jr., Jacob Heitritter, Nicolaus Simens. — In einem Schiffscertifikationsprotokoll von 1623—24 werden erwähnt: in Lissabon: Jürgen von Cauen, Hinrich Teleman, Nuno Alvares, Hans Boschen, Gert Burmeister, Christoffer Meyer, Gabriel Wischert; in Cadiz: Paridom von Campen, Hinrich Sillem; in S. Lucar: die letzteren beiden und Paul Wolff; in Malaga: Daniel Bally, Hinrich Braschen, Hinrich Eggers; in Viana: Domingo Rodriges de Sevedo, Diego Cardoso.

Digitized by Google

Mit allen wichtigeren Plätzen der Halbinsel stand Hamburg in direkter Geschäftsverbindung.

Im Jahre 1625 fuhren rund 20 Prozent aller von Hamburg auslaufenden Schiffslasten nach Spanien-Portugal, während z. B. 1623 von dort 154 Fahrzeuge in den Hamburger Hafen einliefen. Von 149 Waarenversendungen nach Spanien-Portugal, über die während der Zeit vom 7. August bis 23. Dezember 1605 in Hamburg behördliche Urkunden aufgesetzt wurden, waren bestimmt nach Lissabon 87, S. Lucar 34, Sevilla 11, Bilbao 8, Portugal oder Spanien 3, Malaga 2, S. Sebastian, Laredo, Cadiz und Andalusien je 1. An diesen Zahlen läßt sich ungefähr die Bedeutung der einzelnen spanisch-portugiesischen Hafenplätze im Verkehr mit Hamburg erkennen; wie sich 20 Jahre später dies Verhältniß gestaltet, sehen wir aus den Schifferbüchern und den aus ihnen hier veröffentlichten Listen. Zu den in denselben genannten Orten kommen dann noch, als in den unvollständigen Schifferbüchern genannt: Vigo, Bilbao, Biscaya, Gibraltar („die Strate" oder „Jubiter"), Cartagena, Sevilla, Valencia, Alicante, Motril. In den aus jener Zeit stammenden Artikeln der Sklavenkasse zu Hamburg werden noch genannt Ribodeves (= Rivadeo in Galizien) und Allemonecker (= Almuñecar, östlich von Malaga). —

Deutschland hatte so alte und bequeme Handelsverbindungen zu Lande mit dem Mittelmeer, namentlich den italienischen Seestädten und stand außerdem zu Brügge in so lebhafter Berührung mit italienischen Kaufleuten, daß verhältnißmäßig spät, erst in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, mit der Verlegung des hansischen Kontors nach Antwerpen, eine regelmäßige direkte deutsche Seeschiffahrt nach dem Mittelmeere stattfand[1].

Die Nachrichten über den älteren Handelsverkehr Norddeutschlands mit Italien sind sehr spärlich. Aus den Akten, die den Fondaco dei Tedeschi in Venedig betreffen, sehen wir, daß von norddeutschen Städten im Mittelalter nur Lübeck und Köln und, wenn wir sie zu Norddeutschland rechnen wollen, einzelne schlesische Städte in direkter Handelsverbindung mit Venedig standen[2].

---

[1]) Burmeister a. a. O. S. 95.

[2]) Simonsfeld, Der Fondaco dei Tedeschi in Venedig. II. 71 ff.

Digitized by Google

Nach Werdenhagen[1] hätten sich namentlich die Hamburger lange „nec sine lucro et fructu“ an der Fahrt nach Venedig beteiligt; erst als die Niederländer, besonders die Amsterdamer, sich dieses Verkehrs bemächtigt „pedetentim lucrum reliquis Hansaeis decrescere coepit“, sei den übrigen Hansestädten dieser Verdienst genommen worden, so daß die Hamburger sogar ihre Schiffe in Venedig zu verkaufen und auf dem Landwege heimzukehren pflegten. Nähere Zeugnisse über diesen Verkehr fehlen uns gänzlich. Nur im Jahre 1542 hören wir einmal von einem Hamburger Bürger, der auf der Reise nach Venedig in Nürnberg starb[2]; hierbei ist doch wohl an eine Handelsverbindung zwischen Hamburg und Venedig zu denken.

Im Jahre 1605 wird die Fahrt „durch die Straße“ (nämlich: von Gibraltar) und nach Italien als eine „vor etlichen wenig Jahren alhie bekante Segellation“ bezeichnet[3]. Daraus könnte man schließen, diese Fahrt habe um 1605 nicht mehr stattgefunden; dem widersprechen aber unsere Schifferbücher. Aus diesen ergiebt sich nämlich Folgendes:

Es kamen von Venedig 1594: 1, 1597: 2, 1601 und 1606 je 1, 1607: 4, 1609: 2, 1611 und 1612 je 1, 1615: 4, 1617 und 1622 je 2, 1623, 1625, 1626, 1628 und 1633 je 1 Schiff. Es gingen nach Venedig: 1611: 1, 1613: 1 (=80 Last), 1616: 2, 1617 und 1618 je 1, 1620: 2, 1625, 1627, 1630 je 1 Schiff. Im Jahre 1649 ist in den Akten des Deutschen Hauses die Rede von Leuten aus „Cölln, Aachen, Hamburg, Danzig, Weesel oder dergleichen ortten“, die „sich in das Teutsche haus eintringen wollen oder de facto eingeschlichen“[4].

In die letzten Jahrzehnte des 16. Jahrhundert fällt der Beginn des Hamburgischen Getreidehandels nach Italien, namentlich Genua. Der Chronist Otto Sperling[5] berichtet: „Anno 1590 hat der

[1] De rebus publicis hanseaticis tractatus etc. Frankf. 1641, VI. 19.

[2] Lappenberg, Hamb. Chroniken, S. 187.

[3] Acta conventuum senatus et civium 1605. Oct. 25. Prop. Senatus Art. 10.

[4] Simonsfeld a. a. O. I. 453.

[5] Aus den auf dem hamburgischen Staatsarchiv befindlichen Excerpten dieser Chronik, deren Original sich in Kopenhagen befindet. Sperling schrieb in den 80er Jahren des 17. Jahrhundert.

Digitized by Google

Hamburger Handel nach Genua erst begonnen. Johannes Melhorn war der erste Hamburger Bürger, der mit Korn und andern Waaren dahin fuhr. Der Rath hatte ihm auf seine Bitte ein Fürschreiben an die Republik Genua mitgegeben, worin gebeten war, daß die zu Genua die Schiffahrt mit Hamburg gestatten und beschützen, auch die Freiheit dahin zu handeln erlauben möchten." Auf dies Schreiben hätten dann „der Herzog und die Regenten der Gemeine zu Genua" am 6. Dezember geantwortet, „daß die Hamburger Schiffe ganz sicher in ihrem Hafen zu Genua sein sollten, auch landen dürften und zugelassen werden sollten, sonderlich Johann Melhorn, dem förderlich an die Hand gegangen werden solle, sein Korn und die sonstige Ladung zu verkaufen und Rückfracht einzuhandeln und einzunehmen. Puncto des Zolles sollten die Hamburger den Genuesen gleichgestellt werden. Und falls die Hamburger einen besondern Protector ihrer Kaufmannschaft begehreten, so wären die zu Genua gern dazu bereit"[1]. Doch wissen wir aus dem Briefwechsel Heinrich Ranzau's, daß schon in den 80er Jahren Getreidesendungen von Hamburg nach Italien gingen; 1581 stand jener holsteinische Gutsherr in Correspondenz mit genuesischen Agenten in Hamburg, und Getreide, in Holstein gewachsen, wurde damals in letzterer Stadt nach Genua verladen[2]. Zu einer gewissen Regelmäßigkeit scheint dieser Verkehr erst zehn Jahre später sich entwickelt zu haben. Aus unseren Listen ergiebt sich, daß 1606: 1 Schiff von Genua ankam, und daß nach dort hinfuhren 1611: 1 (= 50 L.), 1615: 1, 1619: 2, 1620: 4, 1622: 2, 1630: 3, 1647: 4 Schiffe. Aus einem der Dokumente von 1605 erhellt, daß im August dieses Jahres ein von Genua nach Hamburg bestimmtes Schiff vor der Elbmündung Schiffbruch erlitt.

Während Neapel nur 1 Mal in unseren Büchern erscheint, nämlich 1607 mit einem von dort aus in Hamburg ankommenden Schiffe, wird Livorno öfter genannt. Der Beginn der Fahrt der Hamburger nach Livorno fällt zusammen mit dem der Fahrt nach Genua[3]. Es kamen in Hamburg an von Livorno 1607: 2, 1628: 1, 1632: 1 Schiff. Es fuhren dorthin 1612: 1

[1]) Den Transport von Korn nach Italien hebt auch Werdenhagen a.a.O. hervor.
[2]) Berthean in Zeitschrift d. Ges. für schl.-holst.-lauenb. Gesch. XXII. 282.
[3]) Gallois, Hamb. Chronik.

Digitized by Google

(= 40 Last), 1616: 3 (davon 2 mit 100 bezw. 60 L.), 1618: 3, 1627: 2 Schiffe.

Von Italien[1], ohne nähere Ortsangabe, kam 1607 ein Schiff; ebendorthin gingen 1610: 5 (davon 4 mit 100 bezw. 80, 50 und 48 Last), 1611: 1 (= 80 L.), 1612: 1 (= 100 L.), 1613: 1 (= 100 L.), 1618: 1, 1619: 4, 1620: 1, 1621: 3 Schiffe.

Von Malta („Meliden") kam 1611 ein Schiff.

Am geringfügigsten von den außereuropäischen Handelsbeziehungen Hamburgs waren diejenigen mit dem ältesten Kontinent, mit Asien, dem Orient. Das Monopol auf den Levantehandel, das Frankreich unter König Franz II. sich von der Pforte ausbedungen, war thatsächlich schon lange nicht mehr in Geltung; Engländer, Holländer und Italiener widmeten dem Monopol zu Trotz dem Handel mit den der Pforte untergebenen Ländern ihre Aufmerksamkeit. Aus unseren Schifferbüchern ergiebt sich nun die bemerkenswerthe Thatsache, daß selbst Hamburg in direktem Verkehr mit der Levante und zwar mit Syrien gestanden. Allerdings sind es nur zwei Schiffe, die in diesem Verkehr erscheinen. Im Jahre 1606 kam ein Schiff „van Soren uth Torkeien", worunter doch wohl Syrien zu verstehen ist; und im Jahre 1609 ein Schiff[2] aus dem syrischen Alexandretta, jetzt Iskanderun genannt. Das sind die einzigen Spuren einer Verbindung zwischen der Elbe und Asien. An ostindische Expeditionen zu denken, lag den Hansestädten der damaligen und noch viel späteren Zeit fern.

Der Verkehr mit dem afrikanischen Festland beschränkte sich auf Marokko oder „Barbarien" (Berberei). Von Orten werden genannt Tanger („Tanser") und Mazagan. Cita, von woher im Jahre 1612 ein Schiff kam, ist vielleicht identisch mit Ceuta. Nach Tanger gingen 1610: 1 (= 40 Last), 1612: 1, 1615: 1 (= 50 L.), 1616: 1 (= 70 L.), 1617: 1 (= 50 L.), 1620: 1 Schiff. Nach Mazagan ging 1610: 1, 1611: 1 (= 50 L.), 1613: 1 (= 40 L.), 1615: 1 (= 50 L.), 1620: 1 Schiff. Nach „Barbarien", ohne nähere Bezeichnung, gingen 1611: 1, 1615: 1 (= 50 L.), 1616: 3, 1617: 5 (von welchen drei von 90 bezw.

[1]) Werdenhagen a. a. O. nennt noch Florenz und Messina unter den n. A. mit Hamburg in Handelsverbindung stehenden italienischen Städten.

[2]) Schiffer: Cornelius Petersen Pott.

Digitized by Google

100 und 60 L.), 1618: 7 (von welchen 2 von 100 bezw. 60 L.), 1619: 1, 1620: 5, 1621: 1 Schiff. Nach „Africa" 1613: 2, 1615 und 1620 je 1 Schiff.

In Anbetracht der Gefahren, denen diese Fahrt durch seeräuberische Anfälle ausgesetzt war, scheint dieser Verkehr zeitweise nicht unbedeutend gewesen zu sein. Das südlich gelegene Festland scheint in jener Zeit noch nicht im Bereiche der Hamburger Schiffahrt gelegen zu haben. Von Lissabon, für lange Zeit dem wichtigsten Ausgangs- und Mittelpunkt für die ozeanische Fahrt, sind Hamburger Schiffer wohl schon damals nach Guinea gekommen; so heißt es in einem zu Hamburg im November 1605 aufgesetzten Dokument, daß der Hamburger Bürger Johannes Ratkens, Führer des dem Hamburger Lorenz Carstens gehörenden Schiffes „Jonas" im Jahre 1603 von Lissabon nach S. Thome und von hier zurück wieder nach Lissabon gefahren sei; auf der Rückfahrt aber wurde das Schiff von englischen Kapern aufgebracht und nach London geschleppt. Aus einem anderen Dokument derselben Zeit erfahren wir, daß des Hamburger Kaufmanns Warmbold Schröder Bruder Gerhard, der in S. Lucar wohnte und mit Jenem in Geschäftsverbindung stand, sich gelegentlich in S. Thomé aufhielt. — In den Artikeln der Sklavenkasse um 1640 werden „Gene" (Guinea) und „Angol" (Angola) genannt.

Regelmäßiger war der Verkehr mit den Azoren, Madeira und den Canarischen Inseln („Carnarien"). Die Azoreninsel Terceira wird allerdings nur 1629 genannt; es kam 1 Schiff von dort. Unter „S. Michall", von wo im Jahre 1590 und 1609 je ein Schiff kam, ist wohl S. Michel, die Hauptinsel der Azoren, zu verstehen. Von Madeira kamen 1609, 1612, 1622, 1623, 1624, 1625, 1626, 1627 je 1 Schiff, 1629: 2 Schiffe. Es fuhren dorthin 1610: 1 (= 40 Last), 1622: 1, 1627: 2, 1629: 1, 1630: 2, 1647: 1 Schiff. Von den Carnarischen Inseln kamen 1590: 3 Schiffe, davon eins von der Insel Palma; 1620, 1623 und 1629 je 1 Schiff. Es fuhren dorthin 1619: 1, 1620: 2, 1621: 1, 1622 und 1630 je 2 Schiffe.

Was uns die Schifferbücher über den Verkehr Hamburgs mit Amerika in jenen Zeiten berichten und in welcher Weise andere Quellen zur Erläuterung der von den Schifferbüchern ge-

Digitized by Google

gebenen nackten Zahlen beitragen, habe ich in einer vor Kurzem herausgegebenen Publikation[1] erörtert; auf diese kann ich hier verweisen. Nur der Vollständigkeit wegen wiederhole ich hier die Zahlen. Es kamen aus Brasilien in Hamburg an: im Jahre 1590: 11, 1591: 2, 1594: 1, 1595: 1, 1598: 3, 1602: 1 Schiff. — Im Jahre 1625 gingen 2 Schiffe zu je 100 Lasten nach Newfoundland; im Jahre 1647: 3 Schiffe nach Barbados.

Ortschaften, die in den Tabellen nicht erscheinen und nicht identifizierbar waren, sind: Lestaff (1596), Sancte Meye (1601), Kerskorff (1607). In den beigefügten Jahren kam von diesen Orten je ein Schiff nach Hamburg. Mit „Jan Mayen" kann Sancte Meye nichts gemein haben, da jene Insel erst seit 1611 diesen Namen trägt.

Zur Identifizierung der in den Schifferbüchern angegebenen Ortschaften, die in vielen Fällen recht mühsam und zeitraubend war, habe ich eine umfangreiche Literatur benutzt, die im Einzelnen hier aufzuführen ich nicht für geeignet halte. Für ebensowenig angebracht schien es mir, in dieser rein handelsgeschichtlichen Zwecken dienenden Arbeit die oft sehr seltsamen Lesarten aller Ortschaftsnamen wiederzugeben; dem Sprach- und Lokalforscher wäre das vielleicht nicht werthlos gewesen. Im Text habe ich nur bei einigen

[1] Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika S. 9 ff. (Festschrift der hamburgischen Amerika-Feier 1892, Hamburg 1892. Bd. I.). Ich habe im Allgemeinen der daselbst gegebenen Darstellung der ältesten Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika nichts Wesentliches hinzuzufügen; nur eine kleine Ergänzung möchte ich hier anführen. Wenn ich auf S. 10 die Wahrscheinlichkeit andeutete, daß schon vor 1590 die Verbindung zwischen Hamburg und Brasilien bestanden, so wird nach einer ziemlich entlegenen Quelle dies nunmehr zur Gewißheit. In den Parliamentary Papers 1889 vol. 46 wird pag. 423 ein vom 18. Februar 1589 datierter Brief erwähnt „from one Henry Ramel of Hamburg, in behalf of Backshold Berckman, that two ships of his trading from Brazil to Hamburg may be, by order to the Lord Admiral, freed from her Majesty's ships."

Digitized by Google

Namen die Lesart des Originals beigefügt. Übrigens bin ich gern bereit, Dem, der sich dafür interessiert, meine Auszüge zur Verfügung zu stellen.

Nicht wenige Ortschaften sind mir trotz eifrigen Suchens auf alten Karten und in Büchern unerklärbar geblieben; zum Theil trägt hier wohl die Art der Abfassung der Schifferbücher, die mangelhafte geographische Kenntniß des Schreibers in Verbindung mit der natürlichen Korrumpierung fremder Namen seitens der Schiffer, die Schuld. Näheres ersieht man aus den Tabellen; in ihnen sind diejenigen Orte, die ich nicht identifizieren, von denen aber mit ungefährer Sicherheit die Landeszugehörigkeit vermuthet werden konnte, zu den betreffenden Ländern gerechnet, aber mit einem Fragezeichen versehen; die übrigen Orte, deren Namen keinen sicheren Anhaltspunkt zu Vermuthungen gaben, sind am Schlusse der einzelnen Tabellen aufgezählt.

Digitized by Google

Tabelle 1.

Seewärts (1625).

Bestimmung	Zahl der Schiffe	Lasten
I. Nordwestdeutsche Küste.		
Beltfiel?	1	6
Benferfiel	1	6
Borkum	2	11
Bremen	76	821
Butjadingerland	1	6
Emden	114	1 090½
Efens	23	126
Greetfiel	5	26
Hookfiel	4	32
die Jade	5	38
Jever	19	159
Jeverland	3	19
Norden	30	295
Nyenfyl?	1	4
Oldenburg	24	143
Oldenb. Land	1	4
Rißebüttel	1	40
die Weser	1	8
Wittmund	3	23
Land Wursten	12	127
	327	2 984½
II. Die Elbe.		
Affel	2	3½
Otterndorf	1	13
	3	16½
III. Schlesw.-Holstein.		
Amrum	3	14
Dithmarschen	8	94
die Eider	20	150
Eiderstedt	2	12
Flensburg	1	38
Föhr	7	16½
Friedrichstadt	3	16
Helgoland	8	35
die Hever	2	15
Husum	29	178½
Krempe	4	50
Nordstrand	1	1
Rendsburg	2	19
Romö	12	64
Transport	102	703

Bestimmung	Zahl der Schiffe	Lasten
Transport	102	703
Sonderburg	1	30
die Stör	1	8
Sylt	5	6½
Tönning	37	329
Tondern	6	20
	152	1 096½
IV. Deutsch-polnisch-schwed. Ostseeküste.		
Danzig	17	953
Fehmarn	1	28
Königsberg	1	58
Lübeck	5	265
die Memel	1	50
die Ostsee	4	171
Pommern	1	30
Reval	2	120
Stettin	3	100
Stralsund	2	70
	37	1 845
V. Dänemark.		
Aalborg	5	166
der Belt	1	12
Dänemark	18	244
Gottland	1	30
Jütland	2	8
Kolding	5	280
Kopenhagen	1	24
Nykjöbing	1	8
Ribe	36	113
Rinkjöbing	7	39½
der Sund	7	332
Varde	3	11½
	87	1 268
VI. Norwegen.		
Bergen	9	396
Drontheim	2	210
Norwegen	31	1 384
Stavanger	3	58
	45	2 048

Digitized by Google

Bestimmung	Zahl der Schiffe	Lasten
VII. Schweden.		
Finnland	1	48
Schweden	8	242
Uddevalla	1	12
	10	302
VIII. Rußland.		
Archangel	2	120
IX. Die Niederlande.		
Alkmar	3	30
Ameland	37	250
Amsterdam	161	2 927
Bolsward	27	240
Dam	41	260
Delft	1	6
Delfzyl	18	176
Dokkum	8	58
Dordrecht	1	12
Enkhuizen	240	2 876½
Franeker	1	10
Friesland	63	557
de Groeve	1	7
Groningen	45	393
Groninger Land	2	10
Harlingen	54	624
Holland	48	782
Huisduinen	3	12
Katwyk	1	5
Leeuwarden	19	171
die Maas	3	67
Makkum	60	573
Medemblik	3	14
Munterfiel	2	14
Rotterdam	11	200
Schiedam	2	32
Schirmonnikoog	5	17
Serdam	1	26
Sloten	1	4
Sneek	19	79
Ter-Schelling	1	4
Texel	4	12½
Vlieland	6	106
Workum	4	35
	896	10 590

Bestimmung	Zahl der Schiffe	Lasten
X. Großbritannien.		
Dover	1	50
England	8	281
Kings Lynn	1	50
London	8	286
Newcastle	26	869
Plymouth	1	100
Schottland	4	136
Shetland Inseln	8	259
	57	2 031
XI. Frankreich.		
Bayonne	1	26
Frankreich	16	803
S. Jean de Luz	7	470
Marseille	2	200
Nantes	1	64
Rouen	20	698
St. Valery s. Somme	3	90
	50	2 351
XII. Spanien-Portugal.		
Cadix	23	755
Condat	1	26
Lissabon	19	1 394
S. Lucar	12	1 165
Malaga	16	1 060
Oporto	2	160
S. Sebastian	4	136
Setubal	9	632
Spanien	3	220
Vianna	9	555
	98	6 103
XIII. Italien.		
Venedig	1	200
XIV.		
Island	4	205
Newfoundland	1 (2)	100 (200)
Landes?	1	12
nicht bezeichnet	29	288½

Digitized by Google

Tabelle 2.

Seewärts (Petri 1647 bis Petri 1648).

Bestimmung	Zahl der Schiffe
I. Nordwestdeutsche Küste.	
Borkum	1
Bremen	34
Butjadingerland	2
Dornum	1
Dornumersiel	3
Emden	118
Emder Land	2
Esens	38
Hooksiel	10
Jeverland	56
Juist	1
Nesse	2
Neßmersiel	1
Norden	13
Norderney	1
Oldenburg	30
Oldenb. Land	4
Ritzebüttel	2
Wangeroog	8
die Weser	4
Wittmund	2
	333
II. Die Elbe.	
Otterndorf	3
III. Schlesw.-Holstein.	
Ballum	1
Dithmarschen	1
Helgoland	3
Husum	21
Tondern	1
	27
IV. Deutsch-poln.-schwed. Ostseeküste.	
Danzig	19
Dievenow	1
Elbing	1
Königsberg	2
Lübeck	5
Pernau	1
Reval	1
Rostock	1
Stralsund	5
	36
V. Dänemark.	
Helsingoer	2
Jütland	5
Transport	7
Transport	7
Kopenhagen	1
Ribe	27
Ringkjöbing	16
Seeland	1
Varde	38
	90
VI. Norwegen.	
Bergen	10
Drontheim	2
Kongelf	4
Norwegen	18
Stavanger	2
Swinesund	1
	37
VII. Schweden.	
Calmar	1
Gothenburg	8
Marstrand	1
Uddevalla	2
	12
VIII. Rußland.	
Archangel	3
IX. Die Niederlande.	
Ameland	63
Amsterdam	217
Bolsward	10
Dam	10
Delfzyl	5
Dokkum	23
Enkhuizen	289
Finferwolt	2
Friesland	4
Groningen	57
Haarlem	7
Harlingen	14
Holland	17
Jisp	1
Leeuwarden	3
Leyden	1
Maasland	1
Maktum	183
Middelburg	1
Munterfiel	4
Ostende	2
Rotterdam	5
Transport	919
Transport	919
Serdam	19
Sneek	8
Staveren	1
Texel	2
Workum	4
Wormer	3
	956
X. Großbritannien.	
Dover	6
England	5
Hull	3
London	69
Newcastle	6
Schottland	2
Shetland Inseln	14
	105
XI. Frankreich.	
Bayonne	2
Bordeaux	3
Caen	2
Marseille	1
Rouen	13
Toulon	1
S. Valery	1
	23
XII. Spanien-Portugal.	
Cadix	7
Lissabon	15
S. Lucar	10
Malaga	16
Oporto	9
S. Sebastian	8
	65
XIII. Italien.	
Genua	5
XIV.	
Die See	3
Madeira	1
Barbados	3
Horter?	1
Stref?	1
Nicht bezeichnet	39
Gesammtsumme	1743

Digitized by Google

Tabelle 3.

Von der See.

Von:	1623	1624	1625	1628	1629	1632	1633
I. Nordwestdeutsche Küste.							
Baltrum	1	—	1	3	—	3	7
Beltsiel?	1	5	2	20	21	9	3
Bensersiel	—	—	1	—	—	—	—
Blexen	—	—	—	—	1	—	—
Borkum	—	2	1	—	3	1	6
Bremen	60	64	66	66	67	52	37
Butjadingerland	—	—	—	2	4	7	14
Desmersiel?	—	—	—	—	—	1	—
Dornumersiel	2	—	—	2	3	3	4
Emden	104	80	97	119	96	77	86
die Ems	—	—	1	—	—		—
Esens	32	18	22	10	15	38	36
Esmersiel?	—	—	—	—	—	—	1
Fundaersiel?	—	—	—	—	1	—	—
Funnixsiel	—	—	—	1	—	—	2
Garmersiel	—	—	—	—	—	3	4
Greetsiel	1	1	4	1	2	1	1
Grotensyl?	—	—	—	—	—	—	1
Hooksiel	2	14	3	2	5	26	25
Horumersiel	1	—	—	—	—	—	—
die Jade	2	5	4	2	—	—	1
Jever	19	14	11	5	8	3	—
Jeverland	7	2	5	—	4	26	22
Khulpersiel	—	—	—	—	—	—	1
Knipperſiel	1	—	—	—	—	—	1
Neßmersiel	1	—	—	1	1	2	1
Norden	38	28	28	11	14	29	26
Nordernen	—	1	—	—	—	17	1
Oldenburg	1	3	—	3	—	—	32
Oldenburger Land	—	—	—	—	—	1	2
Rustersiel	—	—	—	—	—	—	3
Spikeroog	1	1	—	3	—	3	1
Syle?	—	—	—	—	—	1	—
Wangeroog	—	—	—	1	3	2	11
die Weser	—	—	—	—	—	4	—
Wittmund	5	6	2	—	2	3	2
Land Wursten	—	—	1	1	—	1	—
	279	244	249	253	250	313	331
II. Die Elbe.							
Assel	—	2	1	1	—	—	—
Freiburg	—	—	—	—	1	—	—
Glückstadt	2	1	2	2	5	6	5
die Medem	—	1	—	—	1	—	—
das Neue Feld	—	—	—	1	—	—	—
Winsen	—	—	—	1	—	—	—

Digitized by Google

Von:	1623	1624	1625	1628	1629	1632	1633
III. Schleswig-Holstein.							
Ballum	—	—	—	—	—	—	1
Dithmarschen	—	—	—	3	2	5	—
die Eider	11	15	1	6	12	4	1
Eiderstedt	1	2	2	—	4	—	—
Flackstrom	—	1	—	3	—	—	—
Föhr	—	—	—	5	3	5	2
Friedrichstadt	—	—	—	1	2	—	—
Halge?	—	—	—	—	1	—	—
Helgoland	2	1	—	—	—	—	—
die Hever	3	—	—	4	6	3	1
Hollerwetterung	—	—	—	—	1	—	—
Hoyer	—	—	—	—	2	2	—
Husum	14	12	7	4	7	9	2
Krempe	—	—	—	—	1	—	—
Meldorf	—	—	—	—	—	1	—
Nordstrand	1	1	1	1	14	5	5
Romö	9	23	8	3	1	4	—
Sonderburg	—	1	—	—	—	—	—
Sylt	—	1	—	—	1	3	—
Tönning	1	3	—	9	5	2	—
Tondern	3	4	3	3	3	32	12
Wörderhaven		—	—	1	—	—	—
	45	64	22	43	65	75	24
IV. Deutsch-polnisch-schwedische Ostseeküste.							
Danzig	26	52	24	9	2	29	18
Fehmarn	1	—	2	—	—	—	—
Greifswald	1	1	—	—	1	—	—
Königsberg	6	4	2	10	4	1	—
Kurland	—	4	3	1	—	—	—
Lübeck	2	3	5	9	3	—	—
Memel	—	—	2	1	—	—	—
Frische Nehrung	—	—	—	—	—	—	1
Pernau	2	1	—	—	—	—	—
Pommern	3	—	—	—	1	—	1
Reval	6	4	1	—	2	—	—
Riga	—	2	1	—	—	—	—
Rostock	—	1	—	—	—	—	—
Stettin	2	3	—	—	2	—	—
Stolp	—	—	—	—	—	—	1
Stralsund	1	9	2	8	1	—	1
Wolgast	—	2	—	—	—	—	—
	50	86	42	38	16	30	22
V. Dänemark.							
Aalborg	—	4	2	—	—	2	—
Aarhuus	1	—	—	—	—	—	—
Assens	—	1	—	—	—	1	—
Transport	1	5	2	—	—	3	—
		327				3	

Von:	1623	1624	1625	1628	1629	1632	1633
Transport...	1	5	2	—	—	3	—
der Belt	2	9	1	—	—	1	2
Dänemark	—	1	1	—	—	—	—
Gottland	—	11	1	1	3	—	1
Helsingborg	—	—	1	—	—	—	—
Horsens	4	—	—	—	—	—	—
Jütland	2	1	1	—	—	3	—
Kjöge	—	—	—	1	1	—	—
Kolding	3	—	1	1	—	—	—
Kopenhagen	1	1	—	1	1	—	—
Korsör	—	—	—	1	—	—	—
Laland	—	—	—	—	2	—	—
Mariager	—	1	—	—	—	—	—
Nakskov	1	—	—	—	—	—	—
Nykjöbing	—	1	—	—	—	—	—
Ribe	37	21	17	5	7	25	14
Ringkjöbing	21	6	3	1	6	22	8
der Sund	2	—	1	1	1	—	—
Varberg	1	—	—	1	1	1	4
Varde	5	6	3	—	1	28	5
	80	63	32	13	23	83	34
VI. Norwegen.							
Bergen	—	2	1	6	3	20	15
Drontheim	—	1	1	—	1	—	2
Grimstad	—	—	—	—	—	1	—
Kongelf	—	—	—	—	—	7	10
Norwegen	14	20	29	17	37	15	10
Stavanger	1	—	3	2	4	3	3
	15	23	34	25	45	46	40
VII. Schweden.							
Aland	—	1	—	—	—	—	—
Finnland	3	—	1	2	1	—	—
Gothenburg	1	1	5	9	11	7	8
Kalmar	1	—	1	—	—	—	—
Marstrand	—	—	—	1	1	2	2
Norköping	2	2	4	—	—	1	2
Nylöse	5	5	2	—	—	—	—
Schweden	5	14	6	3	—	2	3
Stockholm	1	1	—	1	1	1	3
Uddevalla	—	—	—	—	2	—	—
Wiborg	2	3	1	—	2	—	3
	20	27	20	16	18	13	21
VIII. Rußland.							
Archangel	3	3	2	—	5	2	8
Rußland	1	1	4	6	3	3	6
	4	4	6	6	8	5	14

Digitized by Google

Von:	1623	1624	1625	1628	1629	1632	1633
IX. Niederlande.							
Alkmaar	—	1	1	2	9	—	3
Ameland	14	20	22	47	60	75	81
Amsterdam	246	270	182	195	301	328	248
Armuyden	—	—	1	—	—	—	—
Bolsward	26	26	27	23	17	27	23
Broekerhaven	—	—	—	—	—	2	—
Dam	17	30	43	46	20	42	35
Delfshaven	1	—	—	—	—	—	—
Delfzyl	8	9	23	23	17	8	1
Deventer	—	1	1	—	—	—	—
Dokkum	10	4	7	31	24	17	18
Dordrecht	4	3	3	—	—	—	—
Driel	—	1	—	6	6	8	6
Dünkirchen	—	—	—	2	—	1	—
Edam	—	1	—	3	3	—	—
Enkhuizen	220	211	207	312	440	329	373
Finserwolt	—	—	—	—	1	—	—
Franeker	—	—	2	7	7	16	14
Friesland	2	5	7	14	35	19	11
Groningen	30	33	50	95	72	62	49
Groninger Land	3	9	4	2	3	—	1
Groterbroek	—	—	—	—	—	1	—
Haag	—	—	—	—	—	1	—
Haarlem	1	—	—	—	—	—	—
Harderwyk	1	—	—	—	—	—	—
Harlingen	31	32	47	83	70	34	21
Hindeloopen	—	—	1	—	5	3	2
Holland	—	1	—	4	3	5	5
Hoorn	—	—	—	1	7	3	1
Huisduinen	—	—	3	—	—	—	—
Jisp	—	—	—	7	7	1	2
Kampen	1	8	1	—	—	1	1
Katwyk	—	—	1	—	—	—	—
Leeuwarden	9	14	17	16	16	6	7
Leyden	—	—	—	—	1	—	—
die Maas	7	9	2	—	1	—	—
Makkum	82	76	59	58	121	64	69
Medemblik	2	2	2	3	3	4	5
Middelburg	3	2	1	—	2	—	—
Monnikendam	—	—	—	1	1	7	7
Muntersiel	—	—	—	—	1	2	—
Nieuwport	—	—	—	—	—	—	1
Olde Amt	—	1	—	—	—	—	—
Oft-Duiveland	—	—	—	—	1	—	—
Ostende	—	—	1	6	2	—	—
Rotterdam	22	29	11.	4	9	1	6
Schiedam	13	7	4	1	4	—	—
Schirmonnikoog	—	1	4	4	3	1	3
Serdam	1	1	1	—	2	1	1
Sloten	—	—	1	—	—	—	—
Transport...	754	807	736	996	1274	1069	994

Digitized by Google

Von:	1623	1624	1625	1628	1629	1632	1633
Transport...	754	807	736	996	1274	1069	994
Enckt	10	7	19	14	15	23	19
Staveren	—	1	—	—	1	—	—
Ter-Schelling	—	—	1	—	—	—	—
Texel	2	—	2	3	11	17	20
Utrecht	4	—	—	1	—	1	2
Vieland	1	—	2	—	5	1	2
Weesp	1	—	—	2	—	—	—
Westfriesland	1	—	—	—	1	—	—
Workum	22	22	4	7	19	10	7
Worner	—	—	—	2	—	—	—
	795	837	764	1025	1326	1124	1044
X. Großbritannien.							
Dover	—	1	—	1	—	—	2
England	2	—	15	15	10	1	2
Gravesend	—	—	1	—	—	—	—
Hull	4	1	5	2	6	6	7
Kings Lynn	—	—	1	—	—	—	—
Leith	—	—	1	—	—	—	—
London	27	18	7	27	28	22	24
Milford	—	1	—	—	—	—	—
Newcastle	28	19	25	12	22	17	22
Plymouth	1	4	—	1	—	1	—
Schottland	1	1	1	1	—	1	—
Shetland Inseln	4	6	9	—	5	1	4
	67	51	65	59	71	49	61
XI. Frankreich.							
Barry?	—	—	—	—	—	—	1
Bayonne	—	4	—	1	2	—	—
Blavet	—	—	8	—	—	—	—
Bordeaux	7	5	—	3	9	6	5
Bretagne	—	1	—	—	—	—	—
Brouage	—	—	—	—	1	—	—
Caen	—	—	—	—	—	3	1
Calais	—	2	2	—	1	2	—
Dieppe	1	5	1	—	—	—	—
Frankreich	1	10	7	—	2	—	4
Guérande	3	4	1	1	2	—	—
Havre	1	1	2	—	—	—	—
S. Johan Michel?	1	—	—	—	—	—	—
Marennes	—	4	—	—	—	—	—
Marseille	2	5	4	1	1	—	1
Nantes	2	12	7	—	—	—	—
La Rochelle	4	11	2	—	1	—	—
Rouen	9	22	29	7	11	9	10
Vannes	—	—	2	—	—	—	—
	31	86	65	13	30	20	22

Digitized by Google

Von:	1623	1624	1625	1628	1629	1632	1633
XII. Spanien-Portugal.							
Aveiro	3	2	—	—	—	—	—
Cadix	19	13	10	21	21	11	8
Caminha	1	—	—	—	—	—	—
Condat	1	2	1	—	1	1	1
Faro	—	—	—	1	—	—	—
Galicien	—	—	1	—	—	—	1
Lissabon	51	7	4	13	14	18	10
S. Lucar	19	19	10	16	25	8	—
Malaga	13	27	6	28	28	12	6
Oporto	13	12	4	5	6	4	4
S. Sebastian	3	—	—	—	—	—	—
Setubal	25	47	7	5	3	5	13
Vianna	8	9	8	2	1	—	—
	156	138	51	91	99	59	43
XIII. Italien.							
Livorno	—	—	—	1	—	1	—
Venedig	1	—	1	1	—	—	1
	1	—	1	2	—	1	1
XIV.							
Canarische Inseln	1	—	—	—	1	—	—
Grönland	—	1	—	—	—	—	—
Island	2	—	—	1	5	—	—
Madeira	1	1	1	—	2	—	—
Terceira	—	—	—	—	1	—	—
Die See	—	—	1	—	—	2	2
Nicht identifizierbar.							
Galimswerl	—	—	—	1	—	—	—
Gunß	—	—	—	—	—	—	1
Reeß	—	—	—	—	—	—	2
Schallumkroke	—	—	—	—	—	—	1
de Streke	—	—	—	—	—	—	2
Bütbstede oder Schoningen	—	—	—	1	—	—	—
Warvel	—	1	—	—	—	—	—
Waßber	—	—	—	—	—	—	1
Winßgorn	—	—	—	—	—	—	1
Nicht bezeichnet	1	1	—	1	3	—	1

Digitized by Google

Tabelle 4.

Die im Jahre 1625 seewärts gehenden, mit bekannten Ortsnamen bezeichneten 1770 Schiffe vertheilen sich ihren Bestimmungsländern nach im Verhältniß zur Gesammtzahl dieser Schiffe und ihrer Lasten folgendermaßen:

Bestimmung	Zahl der Schiffe	Prozente der Gesamtzahl der Schiffe	Lasten	Prozente der Gesamtzahl der Lasten	Durchschnittsziffer der auf 1 Schiff kommenden Lasten
I. Nordwestdeutsche Küste	327	18,47	2984,5	9,54	9,127
II. Die Elbe	3	0,17	16,5	0,053	5,50
III. Schleswig-Holstein	152	8,58	1096,5	3,51	7,213
IV. Deutsch-poln.-schwed. Ostseeküste	37	2,09	1845	5,90	49,864
V. Dänemark	87	4,91	1268	4,05	14,574
VI. Norwegen	45	2,54	2048	6,55	45,511
VII. Schweden	10	0,56	302	0,96	30,20
VIII. Rußland	2	0,11	120	0,38	60
IX. Die Niederlande	896	50,62	10590	33,87	11,819
X. Großbritannien	57	3,22	2031	6,49	35,631
XI. Frankreich	50	2,82	2351	7,52	47,02
XII. Spanien-Portugal	98	5,54	6103	19,52	62,275
XIII. Venedig	1	0,05	200	0,64	200
XIV. Island	4	0,26	205	0,65	51,25
XV. Newfoundland	1 (2)	0,05 (0,11)	100 (200)	0,32 (0,64)	100
	1770	99,99	31260,5	99,9	

Digitized by Google

II.
Der Waarenhandel.

Die zweite Serie der Schifferbücher bietet uns durch das in ihnen enthaltene, den Waarenhandel betreffende Material eine m. E. in mancher Beziehung einer Bereicherung unserer Kenntnisse auf diesem Gebiete gleichkommende Fülle von Stoff. Diese Contentlisten sind von Werth erstens vom Standpunkt der allgemeinen Waarenkunde, zweitens von dem der Statistik. Was den ersteren Standpunkt betrifft, so wies schon vor 18 Jahren Koppmann[1] auf die „Nothwendigkeit einer auf Urkunden beruhenden hansischen Waarenkunde, als einer unerläßlichen Vorbedingung sowohl für eine Kulturgeschichte, wie für eine Handelsgeschichte" hin. Diese Nothwendigkeit besteht noch heute, und jeder Beitrag, der ihr Rechnung trägt, bringt uns einen Schritt vorwärts zum Ziel. Unter diesem Gesichtspunkte möchte ich die den allgemeinen Waarenhandel und die Waarenkunde betreffende Ausbeute der Schifferbücher beurtheilt sehen.

Hinsichtlich der Betrachtung vom statistischen Standpunkt aus verweise ich im Allgemeinen auf die Bemerkungen oben S. 4 ff. Im Besonderen füge ich hier noch hinzu, daß jedenfalls der thatsächliche Import zur See bei vielen Waaren wohl größer gewesen ist, als er in den unten folgenden Quantitätsangaben erscheint. Ich will hier gleich bemerken, daß nach genauer Prüfung der Schifferbücher dies am häufigsten bei den Eingängen aus den Niederlanden zuzutreffen scheint.

Ein großer Theil der zahlreichen Kisten, Fässer u. dgl., die ohne Waareninhalt sich verzeichnet finden, mögen ja leer gewesen sein; ob das immer der Fall war, ist mindestens zweifelhaft. Von Amsterdam kamen z. B. im Jahre 1623: 3573 Stückgut, 261 Ballen, 62 Oxhoft, 462 Faß und Fäßlein, 185 Kisten, Kasten und Koffer, 132 Packen. Diese Maße ohne Inhalt lassen unserer Phantasie und unseren Vermuthungen hinsichtlich der wirklich eingeführten Quantitäten aller Waaren weiten Spielraum. Und in derselben Lage befinden wir uns gegenüber den summarischen Zusammenfassungen ganzer Schiffsladungen; so wenn es heißt „Jochim Wrede in von Ny Casteel syn Schip vull Kalen."

[1] Hans. Geschichtsblätter, Jahrg. 1874, S. 166.

Digitized by Google

Trotzdem glaube ich, daß die Wiedergabe der in Zahlen ausdrückbaren Waaren-Quantitäten nicht werthlos ist. Denn einerseits ist die Anzahl der letzteren doch weitaus überwiegend gegenüber den unkontrollierbaren Maßen. Andererseits wird durch die mittheilbaren Ziffern ohne Zweifel in den meisten Fällen annähernd, oft vielleicht vollständig richtig, das Verhältniß der Einfuhr eines Artikels von einem zum andern Jahre wiedergegeben; und im Allgemeinen werden gewiß die aus den Schifferbüchern herausgearbeiteten Zahlen ein richtiges Urtheil über die Stellung, die ein jedes Land und eine jede Waare in der Seeeinfuhr nach Hamburg einnahm, gestatten. Mehr aber ist nicht erforderlich bei einer Publikation, die im Wesentlichen nicht handelsstatistischen, sondern handelsgeschichtlichen Zwecken dienen soll.

Da uns in den Schifferbüchern nur die Einfuhren mitgetheilt werden, so erheben auch nur die für diese geltenden Zahlen in der folgenden Darstellung Anspruch auf statistische Bedeutung im Sinne der vorstehenden Bemerkungen; doch möge auch hier noch einmal auf das aufmerksam gemacht werden, was ich oben S. 2 ff. auseinandergesetzt.

Uebrigens muß hier noch ausdrücklich darauf hingewiesen werden, daß ich namentlich für die Jahre, deren Schifferbücher unvollständig vorliegen, die sonst öfter vorkommenden Waaren nicht mit aufgezählt habe; die unvollständigen Schifferbücher sind besonders benutzt, um Mittheilungen über Waaren zu machen, die in den anderen Jahrgängen nicht auftreten.

A. Produkte der Landwirthschaft u. w. d. a.

Einen Haupttheil des hamburgischen Imports bildeten die landwirthschaftlichen Produkte, in erster Linie Getreide. Hamburg hatte im 16. Jahrhundert eine wichtige Rolle im norddeutschen Getreidehandel gespielt; in den Beginn des 17. Jahrhunderts kann man wohl den Höhepunkt dieses Handels legen. Nicht nur das deutsche Hinterland wurde in der Zeit des 30jährigen Krieges mit Getreide aus Hamburg versorgt, sondern namentlich nach der iberischen Halbinsel gingen große Massen Korn aus dem Hamburger

Digitized by Google

Stapel.[1] — Von Naudé[2] ist die Organisation des hamburgischen Getreidehandels vom 15.—17. Jahrhundert geschildert. Hier können wir nun seiner Darstellung eine statistische Unterlage geben.

Um Mißverständnissen vorzubeugen, möge hier daran erinnert werden, daß unsere Tabelle bei weitem nicht die gesammte Masse des in Hamburg zusammenströmenden Getreides darstellt; es fehlt das Korn, welches die Elbe abwärts aus dem Magdeburgischen, der Mark Brandenburg und der näheren Umgebung der Stadt nach Hamburg kam und welches einen beträchtlichen Prozentsatz des hamburgischen Getreidestapels bildete.

Die zeitweise bedeutende Zufuhr von Danzig erklärt sich aus der Stellung dieser Stadt als einer Metropole des Getreidehandels am Baltischen Meere, einer Stellung, welche sich noch gehoben hatte, nachdem Stettin durch die Handelsfehde zwischen Brandenburg und Pommern am Ende des 16. Jahrhunderts tief gesunken war.[3]

In folgender Zusammenstellung bedeutet: L.=Last, T.=Tonne [1 Last = 12 Tonnen / 3 Wispel], F.=Faß, W.=Wispel [1 Wispel=20 Faß], S. = Sack.

---

[1]) U. a. führe ich nur an, daß im Jahre 1583 der spanische Gesandte am Kaiserlichen Hofe, Don Guilhelmius de S. Clemente, sich an den hansischen Syndicus Heinr. Sudermann wandte, mit der Bitte, die hansischen Seestädte zu veranlassen, Getreide nach Spanien zu senden. Der Lübecker Rath sandte dies Schreiben abschriftlich an den Hamburger Rath. (H. St. A.)

[2]) Deutsche städtische Getreidehandelspolitik vom 15.—17. Jahrhundert, mit besonderer Berücksichtigung Stettins und Hamburgs. (Staats- und sozialwiss. Forschungen, herausgeg. von Schmoller, Bd. 8, Heft 5.) Uebrigens hätte N. aus den Hamb. Kämmereirechnungen, die er, wie manche andere Quellen, nicht benutzt hat, werthvolle Angaben über die seitens der Stadt angekauften Kornvorräthe entlehnen können.

[3]) Naudé a. a. O. S. 35; über Danzig vgl. noch Reichard, Marit. Politik der Habsburger S. 74 und die S. 172 zitierten Quellen; Beer, Allg. Geschichte d. Welthandels II. 102.

Digitized by Google

	1623				1625			
	Gerste	Hafer	Roggen	Weizen	Gerste	Hafer	Roggen	Weizen
I. Nordwestdeutsche Küste	203⅔ L. 19 W.	16 L.	8½ L.	—	480 L. 32½ W.	63 L. 2 W.	2½ L.	1 T.
II. Schleswig-Holstein und Jütland	183 L. 517 T.	344½ L. 3 W.	129½ L. 2 W.	8½ L.	66 L.	59 L.	6½ L. 200 T.	27 L.
III. Deutsche Ostsee-Küste	40 L.	—	148 L.	37 L.	25 L.	—	85 L.	—
IV. Danzig	—	—	566 L.	—	—	—	1224 L.	—
V. Ostseeprovinzen	78 L.	—	449 L.	—	—	—	—	—
VI. Dänemark ausschl. Jütland	162½ L.	—	—	—	—	15 L.	10 L.	2 L.
VII. Schweden und Finnland	25¼ L.	—	133½ L.	1 W.	5 L.	5 L.	14 L.	—
VIII. Norwegen	—	—	—	6 T.	—	—	—	—
IX. Niederlande	233½ L.	138 L.	17 L.	—	1130¼ L.	84 L. 8 T.	1153 L.	4¼ L.
X. Großbritannien	—	—	—	—	184 L.	—	99 L.	—
XI. Frankreich	—	—	—	—	280 L.	—	1812 L.	40 L.
XII. Rußland	—	—	20 T.	—	—	—	70 L.	—
	—	—	—	—	—	—	—	—
Summe	975 L. 1 T. 1 W.	501 L.	1452½ L.	50 L. 1 W.	2180¼ L. 2½ W.	226 L. 8 T. 2 W.	4492 L. 8 T.	73¼ L. 1 T.

Digitized by Google

	1628				1629			
	Gerste	Hafer	Roggen	Weizen	Gerste	Hafer	Roggen	Weizen
I. Nordwestdeutsche Küste	341 L. 6 W.	217 L. 12 W.	2 T.	63 L.	16 L. 11 W. 1 Qu.	4 L.	—	3 W.
II. Schleswig-Holstein und Jütland	254 L.	245 L. 1½ W.	19½ L.	35½ L.	154 L. 355 T. 9 W.	182 L. 84 T. 2 W.	52 L. 1 S.	112½ L.
III. Deutsche Ostsee-Küste	—	196 L.	160 L.	6 L.	—	—	114 L.	5 L.
IV. Danzig	—	—	—	—	—	—	—	—
V. Ostseeprovinzen	—	—	—	—	—	—	36 L.	1 L.
VI. Dänemark ausschl. Jütland	41 L.	—	27 L.	—	100 L.	—	—	60 L.
VII. Schweden und Finnland	—	—	—	211 T.	6½ L., 12 T.			
VIII. Norwegen	—	—	—	—	—	—	—	—
IX. Niederlande	524 L.	553 L.	79 L.	38 L.	36 L. 40 T. 6 W.	13 L.	80 S.	10 L. 1 S.
X. Großbritannien	14 L.	—	—	55 L.	—	—	—	—
XI. Frankreich	—	—	—	—	—	—	302 L.	—
XII. Rußland	—	—	27 L.	—	—	—	57 L. 260 S.	26 L.
Unbekannte Orte	90 L. (Schoningen.)	—	4 L. (Galimswerf.)	—	—	—	—	—
Summe	1266 L.	1215 L. 1½ W.	316½ L. 2 T.	214½ L. 7 T.	314 L. 395 T. 2 W. 1 Qu.	206 L. 2 W.	561 L. 341 S.	214½ L. 1 S. 1 W.

Digitized by Google

	1632				1633			
	Gerste	Hafer	Roggen	Weizen	Gerste	Hafer	Roggen	Weizen
I. Nordwestdeutsche Küste	102½ L. 30 W.	31 L. 12½ W. 3 Dn.	9½ L.	1¼ L. ½ W.	42 L. 9 W.	28 L. 5 W.	—	13 L. 3 T.
II. Schleswig-Holstein und Jütland	215 L. 320 T. 85 W.	118 L.	452 L. 152 T.	26½ L. 1 W.	46½ L. 32 T. 40 W.	54 L. 150 T. 3 W.	13½ L.	—
III. Deutsche Ostsee-Küste	—	—	75 L.	—	—	—	44 L.	—
IV. Danzig	23 L.	24 L.	2297 L.	27 L.	12 L.	—	1082 L.	—
V. Ostseeprovinzen	—	—	—	—	—	—	—	—
VI. Dänemark ausschl. Jütland	7½ L.	—	142 L.	—	26 L.	—	—	—
VII. Schweden und Finnland	—	—	6 L.	30 L.	—	—	—	11½ L. 25 T.
VIII. Norwegen	—	4 L.	13 T.	—	—	—	—	—
IX. Niederlande	321½ L.	122½ L.	91 L.	1½ L.	116½ L. 1 T.	57½ L. 3 W.	—	—
X. Großbritannien	—	—	—	—	—	—	—	—
XI. Frankreich	—	—	—	—	—	—	—	—
XII. Rußland	—	—	160 L. 252 S.	—	—	—	797½ L. 126 S.	—
Unbekannte Orte	—	—	—	—	—	3½ L. (Roggen.)	—	—
Summe	707½ L. 320 T. 1 W.	303½ L. ½ W. 3 Dn.	3245½ L. 9 T. 252 S.	86½ L. 1½ W.	159 L. 33 T. 1 W.	158½ L. 2 W.	1937 L. 126 S.	26½ L. 4 T.

Digitized by Google

Die Zufuhr aus den Niederlanden, deren Zwischenhandel in Getreide sehr bedeutend war, muß zu anderen Zeiten noch größer gewesen sein, als unsere Listen sie erscheinen lassen.

England gehörte damals noch zu den Getreide ausführenden Ländern; seine Ausfuhr wurde von der Gesetzgebung begünstigt.[1] Und schon begann damals der jetzt so umfangreiche russische Getreidehandel den Hamburger Markt zu bedienen.

Mehl ward eingeführt von Amsterdam (1628: 80 Sack), Rußland (1628: 79 Sack), Schweden (1632: 8 Tonnen), Bremen, Danzig, Reval; ausgeführt nach Lissabon.

Buchweizen kam aus Archangel (1629: 513 Sack), Buchweizengrütze („Bockweitengorte") ebendaher (1629: 67 Sack), Buchweizenmehl aus den Niederlanden (1629: 5 Faß).

Hafergrütze („havergorte") kam aus Ameland (1629: 5 Sack).

Hirse kam aus Stralsund, Danzig (1623: 8 Last), Archangel (1632: 176 Sack); Hirsegrütze („hersegorte") aus Amsterdam (1629: 118 Sack).

Gemüse („Grünwerk", „grone ware") und Gartenprodukte aller Art lieferten die Niederlande; namentlich Zwiebeln („Sippelen"), dann Kohl, Erbsen, Bohnen, Rüben, Wurzeln, Möhren („Pinsternaken")[2], Gurken, Knoblauch, Artischocken; geringer war die Seezufuhr dieser Waaren von den umliegenden deutschen Küsten. So kamen aus den Niederlanden 1623: 44300 Kohlköpfe, von der nordwestdeutschen Küste: 13500. — Im Jahre 1625 kamen auch 22 Last Erbsen und 38½ L. Bohnen aus England. Bohnen[3] werden 1605 mehrfach auch als Exportartikel nach der iberischen Halbinsel genannt. Hier mögen auch die Produkte der holländischen Blumenzucht erwähnt werden, die in großen Quantitäten nach Hamburg kamen.

Hopfen ward nur wenig eingeführt, im Jahre 1632 aus Emden 2 Sack, Amsterdam 8 Sack, Calais 69 Sack.[4]

[1]) Faber, die Entstehung des Agrarschutzes in England S. 92 ff. (Abhandlungen aus dem staatswiss. Seminar zu Straßburg, Heft 5.)

[2]) Nach gütiger Mitteilung von Herrn Dr. W. Mielck kommt diese Wortbildung für „Pastinacia" besonders in Ostfriesland vor.

[3]) Ueber Bohnen vgl. den hübschen Aufsatz von Krause im Jahrbuch des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung XVI (1890) S. 53 ff.

[4]) Mit der Notiz „40 Sacken hoppen angegeben, und 69 Sacken verzolt". — Damals wurde Hopfen noch in Säcken verkauft, später nach Gewicht (vgl. Rieger, Neue arithmetische Lehr-Luft-Schul. Hamburg 1683.)

Digitized by Google

Leinsaat kam 1623 aus Lübeck 18 Last, 1625 aus Kurland 14 Tonnen, 1628 aus Stralsund 9 Tonnen.

Senfsaat lieferten 1625 Jever und Jeverland 1100 ℔, 1629: 1000 ℔ und 6 Tonnen ebendaher; außerdem kamen aus den Niederlanden 300 ℔, aus Schleswig-Holstein 2 Tonnen. Musterfaat, von der 1629 aus Schleswig-Holstein 5 Tonnen kamen, ist wohl identisch mit Senfsaat.

Von Esens kam 1624 ein „Schip vol hey" (Heu).

Die Einfuhr von Malz machen folgende Zahlen anschaulich. Es sind Lasten zu 3 Wispeln:

	1623	1625	1629	1632	1633
Nordwestdeutschland	1	—	117⅓	3	7
Pommern	3	—	—	—	26
Jütland	5	—	—	1	—
Dänemark	—	—	85	—	18
Schweden	5	—	—	—	—
Niederlande	4	39	227	135	44
England	—	76	174	—	—

Über die Zufuhr von Butter orientiert folgende Zusammenstellung:

	Nordwestdeutsche Küste	Schl.-Holst. und jüt. Küste	Schweden	Norwegen	Niederlande	England	Schottland	Übriges Inseln
1632	1400 T.	1506 T.	116¼ T.	705½ T. 210 Loop.	93½ T. 9 Faß.	60 T.	60 T.	—
1633	1324 T.	756 T.	118 T.	170 T. 155 Loop.	50 T.	—	—	1½ T.

T. = Tonne[1]. Das Maß „Loop" findet sich auch im nordischen Getreidehandel[2].

[1]) Nach Valentin Heins, Gazophylacium mercatorio-arithmeticum. Hamb. 1686, S. 24 wiegt dänische, schwedische, holsteinische oder Hofebutter netto die Tonne (kleinen oder schmalen Bandes) 224 ℔, während friesländische Butter (Großband) netto die Tonne 280 ℔ wiegt. Ein ℔ kostete in Hamburg um 1630—39: 5—6½ ß (Mittheilungen des Ver. f. hamb. Gesch. VI. 46).

[2]) Stieda, Revaler Zollbücher und Quittungen S. CXXVI. „Ein wohl nur beim Getreide übliches Maß war das „Loop" oder Loof. Hildebrand bestimmt es zu ¼⅛ Last und dem Gewicht von 5 Liespfunden entsprechend."

Digitized by Google

Die Zollrolle aus dem 16. Jahrhundert erwähnt außer der deutschen nur holländische Butter; schwedische Butter finden wir 1529 in den hamburgischen Kämmereirechnungen genannt[1]. In unseren Schifferbüchern werden namentlich aufgeführt: dänische, friesische und rigische Butter; 6 Tonnen letzterer kommen 1632 aus Amsterdam. Eiderstedter Butter war ein Exportartikel von Hamburg nach den Häfen der iberischen Halbinsel. Sowohl in Butter als auch in Käse war Hamburg ein wichtiger Marktplatz; in einer Eingabe der Hamburger Butter- und Käsehändler aus dem Jahre 1586[2] wird gesprochen von dem „gemeine Kopman, so uth allen overlanden hirher tho kamen und ann Botter und Kese ehre nodtrofft tho halen plegen."

Käse kam seewärts zum größten Theil aus den Niederlanden, nämlich im Jahre 1629: 75729 Stück, 705040 ℔ und für 267 ℔. Unter den holländischen Käsen wird besonders genannt Texeler Käse;[3] süßer und grauer kam aus den Niederlanden und Nordwestdeutschland, Stapelkäse nur aus den Niederlanden, Schafskäse nur aus Ostfriesland. 3 Packen „Parmesankese" kamen 1633 aus Venedig.

Aus Nordwestdeutschland betrug die Seeeinfuhr 1629: 29970 Stück, 477820 ℔; aus Schleswig-Holstein und Jütland: 10218 Stück und 560 ℔; aus Gothenburg: 15120 ℔.

Das Hauptproduktionsgebiet von Käse in der Umgebung Hamburgs war in jener Zeit die Landschaft Eiderstedt. Neben den Bremern haben besonders die Hamburger und die Holländer sich an dem Bezug und Weiterverkauf des eiderstedtischen Käses betheiligt.[4] Namentlich nach Spanien und Portugal ging der Export; nach vorhandenen Dokumenten wurden in dem Zeitraum August—Dezember 1605 an eiderstedtischem Käse nach der iberischen Halbinsel von Hamburg aus gesandt: 14664 Stück, 14 Tonnen, 33 Schiffspfund. Als Verkäufer in St. Margarethen in Eiderstedt wird 1605 Johannes Johansen, als Verlader in Hamburg der Husumer Bürger Johannes Evers genannt.

[1]) Koppmann, Hamb. Kämmereirechnungen V. 370.

[2]) H. St. A.

[3]) „Groenen textkese ueth Hollandt" in einem lübecker Küchenzettel von 1542 (Zeitschrift d. Ver. f. lüb. Gesch. III. 566).

[4]) Vgl. Matthiessen, Die Käseproduktion in Eiderstedt im 17. Jahrhundert (Zeitschrift der Gesellsch. f. schlesw.-holst.-lauenb. Gesch. XX. 245 ff). — Nach archivalischer Quelle bringen im Herbst 1605 einmal die Tönninger Bürger Christian Grote und Peter Witte in 2 Schiffen 5080 Stück Käse nach Hamburg an Martin Petersen.

Digitized by Google

Zwieback kamen aus Jisp 1632 für 200 ℔; aus Amsterdam 26 Tonnen; 1629 aus Jisp: 129 Tonnen und für 10 ℔. Der kleine holländische Ort Jisp zeichnet sich noch heute durch Fabrikation von Schiffszwieback aus.[1]

Selbst Kuchen „Koken" wurden zur See nach Hamburg geführt, und zwar aus Amsterdam 1629: 1 Kiste und 1 Tonne; 1632 aus Amsterdam 10 Tonnen Kuchen und Bisquit; ferner für 20 ℔ Kuchen aus Enkhusen. Die Hamburger Bäcker werden hiermit allerdings wenig einverstanden gewesen sein; im Jahre 1591 hatten sie dem Johann Bekeman, der allerlei fremdes Gebäck hergestellt hatte „vor guete leute, die sollichs gebacks im Niederlandte und anderswho gewohnt gewesen", diese Waare konfisziert; und es waren „einer holländischen Frauen etzliche kleine gekreudede Kuchen und kleine sukkerkringel von beckerknechten abgenommen worden."[2] Gegen die Einfuhr zur See ließ sich aber weniger ausrichten.

Lebendiges Vieh und Hausthiere wurden zur See nach Hamburg eingeführt:

1623: Nordwestdeutsche Küste: 16 Pferde, 95 Kühe, 8 Schweine.
Niederlande: 86 Pferde (außerdem 11 Pferde für den Herzog von Weimar).

1629: Nordwestdeutsche Küste: 14 Kühe, 25 Ochsen, 11 Schweine; außerdem von Emden: „4 Koye in dem Koelbrande geloßet."
Bremen: 2 Pferde.
Unterelbe: 9 Schweine.
Schlesw.-Holstein: 2 Pferde, 14 Kühe, 132 Ochsen, 4 Kälber, 16 Schafe, 200 Lämmer.
Niederlande: 4 Pferde, 9 Lämmer.
Gothenburg: 25 Ochsen.

Außerdem Hühner, Tauben und „Schwineken" in unkontrollierbaren Quantitäts- oder Werthangaben.

Die Gesammteinfuhr lebenden Viehs, besonders aus den benachbarten Gegenden, ist natürlich bedeutend größer gewesen[3].

[1]) Vgl. Ritter's Geogr.-stat. Lexikon. 7. Aufl. s. v. „Jisp", woselbst als einzige Industrie dieses Ortes verzeichnet ist: Schiffszwieback.

[2]) H. St. A.

[3]) Vgl. auch Rüdiger, Hamburgs Schlachterei und die verwandten Gewerbe. Hamb. Nachrichten 1891, Sept. 18—20.

Digitized by Google

Interessant für die Kenntniß von dem über Hamburg geleiteten Pferdehandel ist das Zeugniß, das der Bürger von Kopenhagen und „minister ordinarius“ des Königs von Dänemark, Simon von Salingen, am 14. April 1591 vor dem hamburgischen Rath ablegt; er erklärte damals eidlich, daß die 20 Pferde, die er in ein Schiff im hamburgischen Hafen habe einladen lassen, damit sie nach Frankreich gesandt würden, ihm, dem Salingen, und dem Franz Tiessen in Frankfurt a. Main eigenthümlich zugehörten[1].

Hörner, namentlich Ochsenhörner, wurden aus Spanien-Portugal importiert; 1625: 15000; 1629: 10000 und 2 Parteien[2].

Das wichtige Stärkeprodukt Amedom, in unseren Schifferbüchern mehrfach „stievels“ genannt, lieferten ausschließlich die Niederlande. Es wurden in Hamburg eingeführt:

1623: 382 Tonnen, 76 Faß;
1629: 230 Tonnen, 6 Faß, 16 Stück;
1632: 406 Tonnen, 27 Körbe.

Außerdem kamen 1632 aus Enkhusen 500 Pfd. „vuler Amedom“, d. h. verdorbene Waare.

B. Fett- und Fleischwaaren.

Speck wurde eingeführt:

	1623	1629	1632	1633
Nordwestdeutsche Küste	20 Schk., 6 T., 40 S.	740 Schk., 1 Faß, 326 S.	796½ Schk., 415 S.	191½ Schk., 666 S.
Schleswig-Holstein	1 Schk.	50½ Schk., 1016 S.	55 Schk., 90 S.	56 Schk., 48 S.
Jütland	160 Schk., 1235 S.	—	110 Schk.	151½ Schk., 1 S.
Schweden	—	2 Schk.	—	—
Niederlande	—	51 Schk.	—	4 Schk.
Rußland	—	76 Schk., 294 S.	—	—

[1]) H. St. A.

[2]) Zum Vergleich: im Jahre 1884 wurden insgesammt 1350052 Ochsen- und Kuhhörner in Hamburg eingeführt, davon 10423 aus Portugal.

[3]) Vgl. Schiller-Lübben, Mittelniederdeutsches Wörterbuch s. v. „stivels“.

Digitized by Google

Speck wird ferner 1605 mehrfach als von Hamburg nach Lissabon exportirt erwähnt.

Schmalz kam von Ribe 1632 in 9 Stück;

Fett 1628 von Lübeck: 30 Tonnen;

Heringsfett 1629 eine Tonne von Enkhuizen.

Fleisch wurde eingeführt:

Von:	1623	1629	1632
Nordwestdeutsche Küste	3 Tonnen	265 T.	56 T., 1 Oxh.
Glückstadt	—	—	156 T., 400 W.
Lübeck	22 T.	—	—
Schleswig-Holstein	—	130½ T.	57 T.
Reval	38 T.	—	—
Rußland	—	33 T.	—
Schweden	—	131 T.	136 T.
Norwegen	1 T.	33 T.	113 T.
Island	—	276 T.	—
Shetland Inseln	—	10 T.	—
Niederlande	—	21 T.	60 T.
Summe	64 T.	899½ T.	578 T., 1 Oxh., 400 W.

Unter der Einfuhr von 1629 sind 72 Tonnen Ochsenfleisch (von Schweden), unter derjenigen von 1632 ebensoviel Tonnen Schaffleisch (von Glückstadt und den Niederlanden).

Schinken kamen meist von Archangel (1629: 1800 Stück; 1633: 700 St. und 4 Körbe); 1623 wurden 240 Stück von Husum und 5 Schiffpfund aus Kopenhagen eingeführt. Diese Waare wurde aber auch exportirt; so werden 1605 einmal 7 Schiffpfund Eiderstedter Schinken („petasonum") nach Lissabon geschickt.

Digitized by Google

Getrocknete Ochsenzungen („droge Ossentungen") wurden 1629 aus Friesland zehn Sack zugeführt; 1631 kamen 12 Oxhoft „Oßentungen" aus Archangel. —

Die Einfuhr von Thran wird durch folgende Ziffern veranschaulicht:

Von:	1623	1629	1632	1633
Bremen	24 Tonnen.	—	479 T., 3 Oxh.[1]	206 T.
Glückstadt	—	—	128 T.	20 T.
Jütland	778 T.	—	114 T.	3 T.
Schweden	—	30 T.	38 T.	78½ T.
Norwegen	—	419 T.	1108½ T.	766 T.
Rußland	692 T.	1254 T., 10 Oxh.	720 T.	1920 T.
Niederlande	611 T., 49 Oxh., 30 Faß, 17 qu.	202 T., 35 Oxh., 30 qu.	60 T.	127 T., 32 Oxh., 40 qu.
Island	144 T.	463 T.	—	—
Shetland Inseln.	—	1 T.	—	—
Summe...	2249 T., 49 Oxh., 30 F., 17 qu.	2369 T., 45 Oxh., 30 qu.	2647½ T., 3 Oxh.	3120½ T., 32 Oxh., 40 qu.

Im Jahre 1624 kamen auch 80 Last Thran aus Grönland. Bedeutender wurde die Hamburger Thraneinfuhr erst in der Mitte des 17. Jahrhunderts, als die Hamburger begannen, am Wallfischfang theilzunehmen; im Jahre 1649 wurden die ersten Thranbrennereien erbaut. — Bemerkenswerth in vorstehender Zusammenstellung ist die verhältnißmäßig große Einfuhr russischen Thrans.

[1]) Nach der Zollrolle aus dem 16. Jahrhundert wird Thran u. A. verzollt nach 1 Oxhoft von 2½ Tonnen; 1 Oxh. russischer Thran wog etwa 1½ Centner.

Digitized by Google

Talg wurde eingeführt:

Von:	1623	1629	1632	1633
Nordwestdeutsche Küste	12 Tonnen.	2 T., 1 Oxh.	9 T.	23 T., 4 Faß.
Glückstadt	—	—	14 T.	17 T.
Danzig	—	—	—	910 T.
Niederlande	14 Faß.	33 Faß.	—	24 T.
Dänemark	2 T.	49 T.	36 T.	193 T.
Norwegen	—	68 T.	37 T.	126 T.
Schweden	42 T.	490 T., 1 Oxh.	125½ T.	38½ T.
Island	—	48 T.	—	—

Die Tonne Talg wog etwa 1 Schiffpfund, d. h. 280 Pfund[1].

Lichte kamen aus Archangel (1628: 6 Kisten; 1633: 4 Kisten) und Emden (1629: 2; 1633: 5 Kisten); aus letzterer Stadt 1629 auch 1 Kiste Kerzen („Kerszen").

Wachs war ein bedeutender deutscher Ausfuhrartikel. In den Haiden des Herzogthums Lüneburg verfertigtes, in Hamburg in die üblichen Formen gegossenes Wachs[2] ward von hier nach Frankreich[3] und Spanien exportirt; aber auch in Leipzig wurde Wachs gekauft und gebleicht und über Hamburg nach Cadix versandt. Sogar nach den Canarischen Inseln ging dieser Artikel von der Elbe aus. Wenn deshalb die Einfuhr von Wachs nach Hamburg aus dem Auslande z. B. 1622 verhältnißmäßig nicht unbedeutend war, so ist wohl anzunehmen, daß diese Waare meist zur Weiterausfuhr bestimmt war. Nach den Schifferbüchern wurde eingeführt:

1622 aus den Niederlanden: 2000 ℔, 4 Ballen, 5 Kisten,
aus Stettin: 70 000 ℔;

[1]) Zollrolle a. d. 16. Jahrhundert: „1 Tunne efte Schiffpfund Tallges".

[2]) „Cera hic in civitate nostra in consuetas formas redacta" heißt es in einem Dokument von 1605.

[3]) Urkundliche Belege hierüber giebt es genug; vgl. auch Gosselin, Documents p. s. à l'hist. de la marine normande, S. 102: „22 Mars 1589 Nicolas Morin, cirier à Rouen, atteste avoir refondu en cette ville de Rouen, en la maison de Charles Reboullet, 6600 livres de cire de Hambourg, dont il a fait cent onze pains; et pour Balthasard Despinose, 2377 livres, dont il a fait 40 pains."

Digitized by Google

1622 aus Danzig: 49 840 ℔,
aus Kurland: 560 ℔,
aus Laland: 100 ℔;
1629 aus Bremen: 2 Rollen, 3 Ballen, 1 Fäßlein,
aus Schleswig-Holstein: 1 Fäßlein,
aus England: 36 Boddem[1].

Die Zufuhr von Seife geschah meist von Amsterdam aus; aber auch aus Italien, Spanien, Frankreich und England wurde Seife importirt. Die Einfuhr war:

Von:	1623[2]	1629	1632	1633
Amsterdam	2736 T., 32 K., 1 P., 1 F.	3030 T., 37 F.	2864 T., 3 F.	2789 T., 8 F., 20 Kasten.
Die übrigen Niederlande ...	212 T., 10 K.	145⅜ T.	242 T.	82⅜ T., 1 F.
Emden	6 T.	6 T.	—	—
England	—	—	—	11 Körbe.
Frankreich	—	—	10 K.	61 K.
Spanien	—	—	12 K.	17 B.
Venedig	—	—	—	110 K.

Im Jahre 1634 kamen aus Amsterdam „32 Cassen Span. Sepe"; aus Genua wurde 1605 eine Kiste Seife zugeführt.

C.

Im Weinhandel nahm Hamburg bereits frühzeitig eine recht bedeutende Stellung ein. War auch innerhalb der Stadt der Detailhandel mit Rheinwein dem altberühmten Rathsweinkeller vorbehalten, so blühte daneben der Großhandel sowohl in Rhein-

[1]) Boddem ist ein vielfach für Wachs benutztes Gefäß; 1412 wiegen im livländisch-russischen Verkehr „2 bodeme wasses" 1 Schiffpfund (Schiller-Lübben). Nach der Zollrolle aus dem 16. Jahrhundert wog 1 Ballen Wachs etwa 2 Schiffpfund (= 560 ℔). — Im Jahre 1605 wurden einmal 5½ Rollen Wachs im Gewicht von 6049 Pfd. in 94 „formae vulgo boddeme" gegossen.

[2]) In dieser Zusammenstellung bedeutet: T. = Tonne, K. = Kiste, P. = Packen, F. = Faß, B. = Ballen.

Digitized by Google

wein als auch in französischen und „heißen" Weinen[1]. Spanische und französische Weine wurden von Hamburg nach Danzig, nach Dänemark und Schweden versandt; selbst Lübeck bezog gelegentlich eine Schiffsladung Wein über Hamburg. Daß Hamburg als Durchfuhrplatz für Wein an erster Stelle unter den deutschen Hafenplätzen stand, war im Hinblick auf die günstige Lage der Stadt natürlich; zahlreiche Gesuche um freie Durchfuhr von Wein, die sich in den Zollakten des Staatsarchivs finden, zeigen, in welch' bedeutendem Umfang fürstliche Hofhaltungen und städtische Weinkeller über Hamburg sich mit Rebensaft versorgten. Es möge nur ein Beispiel erwähnt werden; in den Jahren 1587, 1593 und 1594 bezog König Karl von Schweden über Münden, Bremen, Hamburg, Lübeck zusammen 78 Fuder Rheinwein.

In unseren Schifferbüchern finden wir die Weine theils ihrem Ursprung nach benannt, theils nicht benannt; bei der folgenden Zusammenstellung ist jedoch der unbenannte Wein, wenn von französischen und spanisch-portugiesischen Häfen kommend, zu den französischen bezw. spanisch-portugiesischen Weinen gerechnet worden; die Provenienz der übrigen unbenannten Weine, namentlich der von den Niederlanden bezogenen, muß zweifelhaft bleiben; meist werden es wohl Rheinweine gewesen sein.

In Betreff der Maße ist folgendes zu bemerken; Rheinweine werden in den Schifferbüchern angegeben nach Fässern, Fudern, Stücken, Oxhoften, Tholasten, Ahmen, Pipen, Boten, Pungen. Nach der Zollrolle von 1548 wird der Rheinwein verzollt das Faß oder Fuder = 8 Ahme; die Tholast = 4 Ahme.

Die französischen und südeuropäischen Weine werden in den Schiffslisten aufgeführt nach Fässern, Pipen, Oxhoften, Tierzen, Pinsohnen („Pentsonen"), Boten, Quartelen; in der Zollrolle von 1548 nach: 1 Faß = 4 Oxhoft = 3 Pinsohnen; 2 Oxhoft = 1 Pipe; die Bote wird mit dem Faß gleichgestellt; das Faß hat 6 Tierzen.

Mit Hülfe dieser Bestimmungen[2] sind die bunten Angaben der Maße und Gebinde, wie sie in den Schifferbüchern erscheinen, möglichst vereinfacht worden.

[1]) Vgl. E. Meyer, Das Eimbeckische Haus in Hamburg; dann die Abhandlung „Zur Geschichte des Weinhandels in Hamburg" in „Hamburgs Handel und Verkehr". Exporthandbuch der Börsenhalle. 1888/90. S. 245 ff.

[2]) Vgl. auch Gaedechens, Das hamburgische Weinmaß (Mittheilungen des V. f. hamb. Gesch. XII. 433 ff).

Digitized by Google

Rheinwein kam meist über Amsterdam; nämlich
1623: 505 Fuder, 2 Pipen, 3 Pungen,
1629: 162½ Fuder, 6 Oxhoft,
1632: 717⅜ Fuder, 21 Pipen, 5 Pungen, 1 Bote,
1633: 130¼ Fuder, 4 Pungen,
ferner aus Emden 1632: 1 Pipe,
1633: 1 Stück.

Französischer Wein:

1) aus französischen Häfen (meist Bordeaux):
1623: 5070 Oxhoft.
1629: 4291 „
1632: 1191½ „
1633: 1466 „

2) aus niederländischen Häfen:
1623: 1812 Oxhoft.
1629: 2753 „
1632: 3733¼ „
1633: 3769 „

3) aus Emden:
1623: 109 Oxhoft.
1629: 90 „ , 1 Tonne.
1632: 206 „
1633: 430 „

Also Gesammteinfuhr:
1623: 6991 Oxhoft.
1629: 7134 „ , 1 Tonne.
1632: 5130¾ „
1633: 5665 „

Spanisch-Portugiesisch-Italienische Weine:

1) aus Spanien-Portugal:
1623: 5292 Oxhoft, 4 Quartelen.
1629: 29910 „ 109 „
1632: 318 „ — „
1633: 1158 „ 3 „

2) aus Venedig:
1633: 164 Oxhoft.

Digitized by Google

3) aus den Niederlanden:

1623:	310	Oxhoft.
1629:	224	„
1632:	172	„
1633:	100	„

Also Gesammteinfuhr:

1623:	5602	Oxhoft,	4	Quartelen.
1629:	30134	„	109	„
1632:	490	„	—	„
1633:	1422	„	3	„

Von „heißen" Weinen werden genannt: Pedro-Ximenes („Peterſimenes")[1], von dem direkt 1623: 692, 1632: 222 Oxhoft kamen; ſodann Ximenes (1632: 40 Oxhoft, 1633: 718 Oxhoft, 3 Quartelen); Malvaſier aus den Niederlanden 1629: 224 Oxhoft, 1632: 106 Oxhoft, 1633: 32 Oxhoft; aus Venedig 1633: 164 Oxhoft. — Sect oder Seck („vinum siccum") aus Spanien-Portugal: 1623: 80, 1629: 1832, 1632: 32, 1633: 440 Oxhoft. Baſtert ebendaher: 1623: 24, 1629: 4 Oxhoft. Tint oder Weintint („vino tinto"): 1629: 308, 1632: 24 Oxhoft.

In den oben aufgeführten Zahlen der ſpaniſch-portugieſiſchen Einfuhr ſind dieſe letztgenannten Ziffern ſchon eingeſchloſſen.

Endlich Weine ohne nähere Bezeichnung des Heimathlandes:

1623	Niederlande:	522	Oxhoft.
	Emden:	32	„
1629	Niederlande:	3607	„
	Emden:	107	„
1632	Niederlande:	2277½	„
	Emden:	29	„
	Bremen:	10	„
1633	Niederlande:	1166	„
	Emden:	216	„

[1] Ueber die einzelnen Sorten der heißen Weine vgl. namentlich Koht, Der Raths-Weinkeller zu Bremen (Bremen 1866) S. 109 ff. — „Wyntindt" ebenda S. 115 erwähnt für Bremen im Jahre 1634. — Seck oder Sect iſt allgemeine Bezeichnung für ſüße Weine. Vgl. auch Wehrmann in Zeitſchrift f. lüb. Geſch. u. Alterthumskunde II. 87 und Schiller-Lübben, Mittelniederdeutſches Wörterbuch, unter den einzelnen Benennungen.

Digitized by Google

Aus den Zollakten des Staatsarchivs möge ferner noch hinzugefügt werden, daß gemäß einer daselbst befindlichen Zusammenstellung im Jahre 1624 bis zum 13. Oktober als angekommen deklarirt wurden:

9110 Oxhoft span. Wein.
11310 „ französ. Wein.
244 7/16 Fuder Rheinwein. —

War der Consum von Branntwein vor 300 Jahren auch noch bei Weitem nicht so ausgedehnt wie in der Gegenwart, so hat grade in der Zeit des 30jährigen Krieges der Verbrauch dieses Genußmittels beträchtlich zugenommen[1]. Ueber den Branntweinverbrauch in Hamburg in früherer Zeit sind wir sehr im Unklaren; nur bei festlichen Gelegenheiten scheint er getrunken worden zu sein[2]. Die Zollrolle von 1548 erwähnt Branntwein, auch solchen englischer Herkunft. In den Rechnungen der Reepschläger erscheint der Branntwein erst seit 1676, dann aber regelmäßig[3]. Ob im Rathsweinkeller, wie in Bremen[4], Branntwein verschenkt wurde, muß dahingestellt bleiben.

Seewärts wurde importirt:

1623 Amsterdam: 34 Oxhoft.
Frankreich: 13 Oxhoft.
Spanien-Portugal: 180 Oxhoft, 165 Quartelen.
Canarische Inseln: 16 Oxhoft.
1625 Amsterdam: 12 Oxhoft.
Emden: 1 Oxhoft.
Frankreich: 71 Oxhoft, 20 Fäßchen.
Spanien-Portugal: 203 Oxhoft, 277 Quartelen, 33 1/2 Pipen.

[1]) Vgl. Geering, Handel und Industrie von Basel, S. 578 f.

[2]) Vgl. z. B. 1632, Mittheilungen d. V. f. hamb. Gesch. VI, 43.

[3]) Vgl. Schrader in „Aus Hamburgs Vergangenheit, herausgegeben von Koppmann, 1. Folge", S. 180.

[4]) Kohl a. a. O., S. 126. — Meyer a. a. O. erwähnt Branntwein nicht. — In Holstein scheint schon seit der Mitte des 16. Jahrhunderts der Branntweingenuß ganz allgemein gewesen zu sein; vgl. Falck's Archiv für Geschichte ꝛc. der Herzogthümer ꝛc. V, 162.

Digitized by Google

1629 Enkhuizen: 1 Fäßchen und für 12 ℔.
Frankreich: 6 Oxhoft.
Spanien-Portugal: 842 Oxhoft, 705 Quartelen.
Madeira: 20 Quartelen.

1632 Niederlande: 153 Oxhoft, 1 Fäßchen, 5 Anker.
Frankreich: 104 Oxhoft.
Spanien-Portugal: 239 Oxhoft, 135 Quartelen.

1633 Emden: 2 Oxhoft.
Beltfiel: 6 Fäßchen, 3½ Anker.
Niederlande: 2⅛ Oxhoft, 2 Fäßchen, 3 Anker.
Frankreich: 54 Oxhoft.
Spanien-Portugal: 52 Oxhoft, 5 Quartelen.

Außerdem kam märkischer Branntwein nach Hamburg; er wurde mit geringerer Accise belastet als spanischer, rheinischer und französischer[1].

In Hamburg selbst wurde damals noch kein Branntwein gebrannt; doch befand sich unter den niederländischen Einwanderern auch ein „brantwynmaker" (1593)[2]. —

Meth, das bekannte Surrogat für Wein, konnte im Hamburger Verkehr nur schwach vertreten sein; 1625 werden 2 Tonnen aus Danzig importirt.

Essig wurde eingeführt:

1623	Niederlande:	51	Oxhoft	672 Oxhoft.
	Frankreich:	621	„	
1629	Niederlande:	325	„	328 „
	Emden:	2	„	
	Frankreich:	1	„	
1632	Niederlande:	128	„	834½ „
	Emden:	1	„	
	Frankreich:	697½	„	
	Spanien-Portugal:	8	„	
1633	Niederlande:	82	„	895 „
	Frankreich:	809	„	
	Spanien-Portugal:	4	„	

[1]) Acta conventuum senatus et civium 1628.
[2]) Mittheilungen d. V. f. hamb. Gesch. VI, 33.

Digitized by Google

Von diesem Essig sind als Weinessig bezeichnet 1629: 8 Oxhoft und 1632: 4 Oxhoft aus den Niederlanden, 1632: 21 Oxhoft aus Frankreich; als „Zitteressig" sind benannt aus Frankreich 1623: 40, 1632: 100 und 1633: 130 Oxhoft.

In Hamburg selbst wurde die Essigbrauerei und zwar, mit einer Ausnahme, in Verbindung mit der Bierbrauerei betrieben[1]; eine hohe Accise schützte dies Gewerbe gegen auswärtige Konkurrenz[2].

Bier wurde seewärts zumeist von England eingeführt. Das ist um so interessanter, als in England in jener Zeit noch größtenteils Bier ohne Hopfen gebraut wurde. Es wurden von England eingeführt:

1623: 120 Oxhoft, 242 Tonnen.
1628: 227 „ 1 Tonne, 18 Pipen, 70 Boten.
1629: 260 „ 48 Faß.
1632: 259 „
1633: 123 „ 1 Faß, 72 Pipen, 44 Boten.

Außerdem kamen zur See in kleinen Quantitäten Bremer, Paderborner, Eimbecker, Zerbster, Lübecker, Rostocker, Danziger („Prueßing"[3]) Bier, wie auch Braunschweiger „Mumme"[4] nach Hamburg; selbst aus Greifswald, Gröningen und Alkmar kam Bier, ohne daß die Heimath desselben angegeben ist. Von Lübecker Bier wurden 1628: 1692 Tonnen importirt. — Die Gesammteinfuhr fremden Bieres ist aber wohl viel größer gewesen. Je mehr im 17. Jahrhundert das einst so blühende Braugewerbe der Stadt verfiel, um so größer die Einfuhr. —

Oel, d. h. Baumöl, ist ein althansischer Handelsartikel[5]. In Hamburg finden wir vor dem Jahre 1609 eine Oelmühle[6].

---

[1]) Lappenberg, Archivalbericht über Realgewerberechte, S. 112.

[2]) Im Jahre 1635 beklagten sich die Lüneburger Essigbrauer darüber; es seien „in vorigen Zeitten järlich etzliche 100 last nach Hamburg gangen", sodaß 6 Essigbrauer genug zu thun gehabt; jetzt könnten sich kaum 3 halten; das sei die Folge der hohen Accise in Hamburg (H. St. A.).

[3]) Vgl. Schiller-Lübben, Mittelniederdeutsches Wörterbuch s. v. Prusink; „Prussing" wurde auch im Rathsweinkeller in Hamburg geschenkt (vgl. Meyer, D. Eimbeckische Haus in Hamburg, S. 34.)

[4]) Ueber die Einfuhr von „Mumme" zu Lande in jener Zeit vgl. Hans. Gesch. Blätter Jahrg. 1887, S. 134 ff.

[5]) Vgl. u. A. Rüdiger a. a. O. S. 49. — Hans. Urkundenbuch, Glossar.

[6]) Gaedechens, Topographie von Hamburg, S. 149.

Digitized by Google

Im Folgenden lassen wir die Importe einiger Jahre nach den Schifferbüchern folgen; leider sind die Quantitätsangaben sehr verschiedenartig.

1623 Spanien-Portugal: 836½ Pipen, 77½ Oxh., 167 Faß, 61 Quartelen, 80 Kruken.
Marseille: 60 Faß.
Uebriges Frankreich: 6 Pipen.
Niederlande: 70 Pipen, 6 Oxhoft, 23 Faß, 29 Tonnen, 10 Quartelen.
England: 30 Pipen.
Bremen: 4 Pipen, 4 Oxhoft.

1629 Spanien-Portugal: 51 Pipen, 9 Oxhoft, 9 Faß, 12 Quartelen, 600 Kruken.
Marseille: 42 Pipen.
Niederlande: 40 Pipen, 22 Boten, 63 Tonnen, 62 Faß, 12 Oxhoft, 9 Ahme, 36 Quartelen, 22 Stück, 1 Last.

1633 Spanien-Portugal: 165 Pipen, 28 Oxhoft, 32 Faß, 28 Quartelen.
Marseille: 50 Oxhoft.
Barry: 231 Quartelen.
Condat[1]: 41 Pipen.
Niederlande: 113 Pipen, 45 Tonnen, 26 Faß, 26 Ahme, 29 Stück, 8 Boten, 6 Quartelen.
England: 8 Pipen, 40 Boten.
Rußland: 5 Faß.

Das gebräuchlichste Maaß war die Pipe[2]; eine Pipe wog netto 820 Pfund[3].

Wie wir sehen, überwog die spanisch-portugiesische Einfuhr; „Olie van Sevillien" wird im 16. Jahrhundert genannt[4] und

[1]) Condat oder Condado („de Cundat") ist die Landschaft östlich vom unteren Guadiana; vgl. Mercator's Atlas. „Contatsche" Waaren kommen noch später vor; vgl. Bohn-Norrmann, Vollst. Wörterb. d. Producten- und Waarenkunde. Hamburg 1805, I. 380, 551.

[2]) D. Schäfer in den Hans. Gesch. Blättern Jahrg. 1879, S. 100 ff.

[3]) Nach Valentin Heins, Gazophylacium ꝛc. (Hamburg 1686), S. 24. — Die hamb. Zollrolle aus dem 16. Jahrhdt. führt als Oelmaße an: Bote, Pipe und Tonne.

[4]) Hans. Gesch. Bl. Jahrg. 1883, S. 170.

Digitized by Google

Lissabonner Oel führt der Rechenmeister Franz Brasser[1] um 1600 an.

Von anderen Oelen wird importirt Rosmarien Oel und zwar 1623 in 1 Kistlein von Marseille; das „Roßoel", von dem 1629 1½ Ahme aus den Niederlanden kommen, wird hiermit identisch sein. Dann „Spikiol", und zwar 1625 eine Flasche aus Marseille; dies ist das unter dem Namen Spiköl gehende Oel des Lavendel[2].

Rapsöl („rapolie") werden 2 Tonnen von Amsterdam eingeführt (1633).

Leinöl kommt von Amsterdam: 1629: 6 Ahme; 1633: 8 Ahme und 12 Tonnen.

Die Zollrolle von 1548 nennt außer dem einfachen Oel nur Leinöl. Zweihundert Pfund Leinöl, aus Goslar stammend, wurden 1605 nach Spanien exportirt.

Oelkuchen wurden nur einmal (1624) 4000 Stück aus Amsterdam eingeführt.

Oliven wurden ausschließlich von Spanien-Portugal bezogen:

1623: 5 Oxhoft, 13 Fäßlein, 10 Quartelen.
1625: 18 Tonnen, 33 Pipen.
1628: 53 Oxhoft.
1629: 78 Fäßlein, 24 Quartelen, 650 Kruken.
1632: 100 Fäßlein, 71 Quartelen, 40 Oxhoft.

Nach der Zollrolle von 1548 wird die halbe Pipe als gleichwerthig mit dem Oxhoft Oliven verzollt.

Terpentin kam aus Holland und zwar:
1629: 3 Fäßlein, 18 Tonnen, 30 Oxhoft.
1633: 1 Ballen, 12 Tonnen, 2 Oxhoft.

Aus Frankreich kamen 1623: 20 Faß. — Einen Terpentinhof besaß Hamburg seit alter Zeit[3].

D.

Hanf wurde in Süddeutschland, aber auch im Norden, viel angebaut, und deutscher Hanf („cannabis") war ein Exportartikel; 1605 ist mehrfach Hanfausfuhr nach Portugal bezeugt.

[1] In „Ein Nye Rekensboeck ꝛc." 1590 (1617).
[2] Bohn-Norrmann a. a. O. s. v. Lavendel.
[3] Vgl. Gaedechens, Topographie S. 86.

Digitized by Google

Dem billigen Altenländer und Winsener Hanf zog man aber den Königsberger und Rigischen vor;[1] daher erklärt sich die Einfuhr dieser Sorten in Hamburg. Nach den Schifferbüchern kamen aus Rußland oder Archangel:

1628: 17 Bund[2], 1629: 380 Bund; 1632: 60 Schiffpfund;
aus Reval 1624: 4 Schiffpfund; 1629: 170 Schiffpfund;
aus Riga 1624: 299 Schiffpfund; 1625: 30 Bund;
aus Memel 1625: 25 Schiffpfund;
aus Königsberg 1623: 150 Schiffpfund, 10 Last, 40 Bund; 1624: 6 Bund; 1628: 158 Schiffpfund, 33 Bund, 2 Partheien; 1629: 80 Busch;
aus Danzig 1623: 5 Schiffpfund, 25 Bund; 1625: 40 Bund, 6 Packen;
aus Stralsund 1629: 8 Bund;
aus Lübeck 1623: 75 Schiffpfund;
aus Bremen 1624: 2 Faß; 1632: 34 Bund;
aus Aalborg 1623: 6 Schiffpfund, 19 Bund;
aus Kopenhagen 1623: 40 Bund;
aus Amsterdam 1623: 15 Schiffpfund; 1624: 40 Schiffpfund, 3 Partheien. —

Auch Flachs[3] wurde von Deutschland exportirt. „Gehekelt Flachs", „linum purificatum oder purgatum" ward 1605 nach Lissabon gesandt. Daneben wurde es aber eingeführt.

Im Jahre 1623 kamen aus Archangel: 85 Bund, Reval: 1 Faß, Königsberg: 3 Schiffpfund, Danzig: 20 Schiffpfund, 6 Faß, Aalborg: 100 Bund, Lübeck: 75 Schiffpfund, Amsterdam: 53 Schiffpfund, 160 Sack, 27 Packen[4], 2 Partheien.

---

[1]) Vgl. Schrader bei Koppmann, Aus Hamburgs Vergangenheit. 1. Folge. S. 163.

[2]) 1 Bund Hanf aus Rußland war „etzliche Schiffpfunde schwer", Marperger, Neu eröffnetes Kaufmanns-Magazin S. 727. — Bund und Busch sind identisch.

[3]) Vgl. Krause im Jahrbuch des Ver. f. niederdeutsche Sprachforsch. 1877 S. 156 ff. und über Flachshandel Marperger, Ausführliche Beschreibung des Hanfs und Flachs ꝛc. (Leipz. 1710) S. 36 ff.

[4]) 1 Packen Flachs wog, nach der aus dem 16. Jahrhundert stammenden Zollrolle, 6 Schiffpfund.

Digitized by Google

Im Jahre 1624 aus Reval: 23 Schiffpfund, 140 Bund, Riga: 20 Schiffpfund, Memel: 12 Schiffpfund, Danzig: 8 Schiffpfund, 24 Packen, Nyborg: 1 Schiffpfund, Amsterdam: 204 Schiffpfund, 80 Bund, 83 Packen, 280 Sack, 50 Matten, 13 Partheien.

Im Jahre 1625 aus Reval: 200, Riga: 14, Kurland: 20, Memel: 25 Schiffpfund, Danzig: 18 Packen, 10 Bund.

Im Jahre 1628 aus Königsberg: 89 Schiffpfund, 21 Packen, Lübeck: 98 Schiffpfund, 160 Bund, 32 Sack.

Im Jahre 1633 betrug die Zufuhr nur 5 Packen aus Archangel und 2 Sack aus den Niederlanden.

Eine besondere Art Flachs, die „Besae", wurde 1629 aus Amsterdam in 3 Packen eingeführt.

Hede, „linum crassum", verfertigt „in ducatu Prussiae" wurde 1605 nach Lissabon exportirt; nicht unter dieser, sondern mit der Bezeichnung „Werck, Warck[1]" wurde Hede nach Hamburg aus den Niederlanden geführt, so 1629 für 150 ℔.

Garne aller Art kamen meist aus Holland, in geringen und nicht kontrollirbaren Quantitäten; unterschieden werden Cattungarn, Kerßgarn, Dechtgarn, Lichtgarn.

Zwirn kam 1632 ein Säckchen aus Emden, das damals einer bedeutenden Industrie in Garn und Zwirn sich erfreute.[2]

Für 200 ℔ „Lint", d. h. schmales Leinenband[3], wurde 1629 aus Enckhuizen eingeführt.

---

[1] Marperger a. a. O. S. 49; Schiller-Lübben.

[2] Jahrbuch der Gesellschaft für bild. Kunst und vaterländ. Alterthümer in Emden VI. H. 1. S. 104.

[3] Schiller-Lübben; Höhlbaum, Buch Weinsberg II. 182 (Anno 1568).

Digitized by Google

E.

Die Einfuhr von Wolle zeigen folgende Ziffern:
(S. = Sack)

	1623	1629	1632	1633
Nordwestdeutsche Küste	—	9½ S., 200 ℔, 1 Bündel.	—	—
Pommern	1 S.	—	—	2 S.
Danzig	550 ℔	—	10 S.	—
Niederlande	7 S.	18 S.	1 S., 2 T., 1 Kiste, 1 Korb.	3 T., 1 Kiste, 200 ℔.
England	—	57 S.	—	—
Spanien	63½ S., 1 K.	754½ S.	73½ S.	3 S.

Die aus den Niederlanden kommende Wolle war wohl meist spanischen Ursprungs; von den 18 Sack des Jahres 1629 sind 16 „Spansche wulle". — Vor dem 30jährigen Kriege war Deutschland ein Wolle exportirendes Land, während die fertigen Produkte der Tuchmacherei schon damals das Reich überschwemmten[1]. Hamburg war ein internationaler Wollmarkt; es wurde mit spanischer, englischer, schottischer, pommerscher, rheinischer Wolle gehandelt[2]; für Deutschland war die Stadt der wichtigste Platz im aktiven und passiven Wollhandel[3]. Mit und nach dem großen Kriege nahm dann der Einfuhrhandel zu.

[1]) Schmoller, Straßburger Tucher- und Weberzunft S. 504 ff. — Am 3. Oktober 1601 wurden in Rouen aus Hamburg zur See 25000 Pfund Wolle in 16 Ballen eingeführt (Gosselin a. a. O. S. 105).

[2]) Rüdiger, Hamb. Zunftrollen S. 120. 310. — Zollrolle aus dem 16. Jahrhundert.

[3]) Ein Beispiel für viele möge angeführt werden. Im Jahre 1593 wird ein gewisser Peter Mahaus erwähnt, der seit 7 Jahren in Hamburg für seine in Köln, Wesel und Braunschweig wohnenden Prinzipale Wolle importirt. (H. St. A. Zollsachen).

Digitized by Google

Von Wollfabrikaten erscheinen in den Schifferbüchern die aus Island kommenden Strümpfe, Handschuhe und Hosen[1]; feinere Strümpfe, aus Braunschweig bezogen, wurden von Hamburg nach Spanien u. s. w. exportirt.

Baumwolle erscheint in den Schifferbüchern nur zweimal; 1630 werden 50 Sack aus Lissabon eingeführt; 1634: 4 Säckchen aus Madeira.

Leinewand war ein deutscher Exportartikel; namentlich in Süddeutschland und Schlesien wurde im 16. Jahrhundert die Leinweberei betrieben; die Wirren des 30jährigen Krieges haben der deutschen Tuchindustrie weit mehr geschadet, als dem Leinwandhandel. Hamburg war der Hauptausfuhrplatz.

Doch wurde auch aus den Niederlanden und Frankreich Leinwand importirt; aus letzterem Lande kamen nach Ausweis der Schifferbücher im Jahre 1623: 13 Ballen nach Hamburg. Im Jahre 1596 bezieht einmal ein Hildesheimer Kaufmann holländische Leinewand und „dreell" aus Hamburg[2].

Aus den Niederlanden kam namentlich Canefas, „rohe Leinewandt oder Canifaß"; so 1623: 35 Ballen und 4 Packen; 1632: 35 Ballen und 29 Rollen. Aus Canefas wurden u. A. Säcke gemacht; 7 Säcke, die spanische Wolle enthielten und 1605 von S. Lucar nach Amsterdam kamen, waren gemacht „ex linteis vulgo canifas", und letzteres war vorher von Hamburg nach S. Lucar gesandt.

Deutsche Bocqueralen[3], „Bokerale", wurden exportirt; „petiae lintei colorati vulgo buckral", aus Nürnberg stammend, gingen über Hamburg nach Spanien. Daneben wurde diese Leinewand aus Amsterdam eingeführt; 1631 in 4 Kisten.

Zwillich, in Leipzig verfertigt, wurde nach Spanien in großen Quantitäten ausgeführt; ferner schlesische Betten und Cosfelder und Dresdener Leinewand. Gefärbt wurden auch diese Artikel oft in Hamburg, um von hier nach der iberischen Halbinsel und Frankreich, aber auch nach England befördert zu werden. Schlesische „Bettbüren" gingen nach Malaga und

[1] Vgl. Baasch, Islandfahrt S. 86, wo die Einfuhrziffern von 1629 angegeben sind.

[2] H. St. A. Zollsachen.

[3] „Zu Hamburg die gefärbten Futterleinen" (Schedel, Allg. Waarenlexikon).

Digitized by Google

aus Breslau stammende „mappae mensales“, Tischtücher, wurden 1605 nach S. Lucar gesandt. Vierzig Ries „drögedogk“, d. h. Tischtücher, wurden 1629 von Bremen eingeführt.

Auch die halbwollen-halbleinenen Stoffe deutscher Fabrikation wanderten über Hamburg ins Ausland; so wird genannt „Mesolan“[1], „Zardok“[2], „Parchent“, letzterer aus Augsburg kommend.

Kattun[3] war damals noch Einfuhrartikel; erst im 18. Jahrhundert entstand in Hamburg eine blühende Kattunfabrikation. Es wurden eingeführt:

1623 von Amsterdam: 282 Sack, 106 Ballen, 33 Faß, 10 Quartelen.
von Marseille: 18 Sack.
von Spanien: 7 Sack.
1629 von den Niederlanden: 101½ Sack, 19 Ballen, 5 Packen.
von England: 12 Ballen, 12 Packen.
von Marseille: 64 Ballen.
1632 von Amsterdam: 30 Sack, 17 Ballen.
von England: 454 Sack.
von Livorno: 123 Sack.

Die Einfuhr von Tuchen lag fast ausschließlich in den Händen der Merchant Adventurers. Es ist sehr zu bedauern, daß grade bei diesem wichtigen Einfuhrartikel uns unsere Schifferbücher in Stich lassen; detaillirte Quantitätsangaben fehlen meist; eine Reihe von Compagnieschiffen enthalten als Ladung kurz „Laken“; andererseits finden sich grade bei den aus England kommenden Schiffen so viele Packen, Ballen ꝛc. ohne Angabe des Inhalts verzeichnet, daß auch dann wohl meist auf Laken zu schließen ist.

1623 finden sich benannt als englische Laken und aus England kommend: 489 Packen, 276 Trossen, 133 Ballen, 3 Faß, 2 Troncken, 1 Kiste; 1632: 118 Packen.

Doch kamen auch über Amsterdam (1632: 7 Packen), Emden und Bremen englische Laken.

[1]) „Ordinairer halbwollener und leinener Zeug.“ (Bohn's Waarenlager ꝛc. Neu ausgearbeitet von G. P. H. Norrmann).

[2]) Vgl. Schiller-Lübben, s. v. „Sardok“.

[3]) „Baumwolle oder Cattun“ heißt es in der Zollrolle aus dem 16. Jahrh.

Digitized by Google

Laken ohne Angabe des Herstellungslandes kamen in kleineren Quantitäten aus den Niederlanden, Bremen, Emden. In Hamburg selbst blühte auch damals noch die Tuchmacherei; besonders Saye war seit Ende des 16. Jahrhunderts ein Gegenstand des Hamburger Gewerbes; mit flüchtigen Niederländern war 1586 auch der Antwerpener Sayemacher Herman Gancken nach Hamburg gekommen und hatte auf sein Ansuchen alsbald für seinen Sohn „und wegen des Ampts der Sayenmacher" vom Rath die Erlaubniß erhalten, „daß dieselben für sich und ihre Nachkommen der Kunst des Sayen — und Brüggisch Bohmsidenmachens alhie frei zu treiben und zu gebrauchen[1]" dürften. Schnell war dann ein wichtiger Erwerbszweig hieraus erwachsen.

Die Zubereitung der „Bohmside" war zuerst mit der Sayemacherei verbunden; später betrieb eine besondere Brüderschaft der Bohmsidenmacher dies Gewerbe. Im Jahre 1621 lesen wir in den Artikeln der „Bohmsidenmacher und Triepmacher Voreinigung und Brüderschafft", daß „das Bohmsidenmachen in dieser guten Stadt sich, Gottlob, zimlicher maßen gemehret[2]".

Saye wurde importirt aus den Niederlanden 1623 in 3, 1629 in 4 Packen; Bohmside aus Bremen und Groningen. Exportirt wurde nicht nur hamburgische, sondern namentlich Augsburger Bohmside, namentlich nach Frankreich und Spanien; doch wurde sie vielfach erst in Hamburg gefärbt.[3]

Grein („Green"), eine Tuchart holländischer Herkunft, kam aus Amsterdam 1623: 52 Ballen, 10 Sack; 1629: 34 Ballen.

Die auch im deutschen Tuchgewerbe erscheinende Baye[4] wurde ebenfalls importirt; von England 1623: 29, 1629: 3 Packen; von Amsterdam 1623: 21, 1629: 35 Packen; von Emden 1623: 3, von Bremen 1623: 1 Packen. Auch englische Baye wurde, nachdem sie in Hamburg gefärbt[5], von hier oft nach Frankreich und Spanien

[1]) Rüdiger, Hamb. Zunftrollen S. 210 f.

[2]) Handschriftl. Mandatensammlung der Commerzbibliothek.

[3]) So wird Augsburger Bohmside 1624 exportirt, die „alhie durch Robert Nieman burgern geferbet" war. H. St. A.

[4]) „Eine Tuchart mit Kette von gekämmter Wolle, gelinde gewalkt" Glossar bei Schmoller, Straßb. Tucher- und Weberzunft.

[5]) 1605 wird als Färber dieses Tuches in Hamburg mehrfach Heinrich Vorbrugge genannt.

Digitized by Google

ausgeführt. Von exportirten deutschen Tuchen erscheint noch Fustein[1]; dann Buckskin, „Buccosin“; so werden in Memmingen verfertigte „coloratae telae, vulgo buccosin vocatae“ 1605 nach Bilbao gesandt.

Als eingeführtes Tuch ist noch zu nennen Duffel[2], von dem aus den Niederlanden 1623: 12, 1629: 8, 1632: 10 Packen eingeführt wurden.

Das grobe Wollentuch Watmal oder Watman kam meist aus Island[3]; im Jahre 1629 wurden für 200 ℔ und 1800 Ellen in Hamburg von dort eingeführt. —

Seide wurde importirt: 1623 nichts; 1629 von den Niederlanden 3 Ballen, 1 Päckchen, 1 Kasten; 1632 von Amsterdam 12 Ballen, von London 5 Ballen; 1633 von Amsterdam 6 Ballen, 1 Kasten, von Bremen 1 Packen, von Venedig und Archangel je 2 Ballen.

In hamburgischen Kleiderordnungen des 16. Jahrhunderts wird Seide oft genannt[4]; ebenso in Zunfturkunden[5]. Im Jahre 1611 wurde ein Zoll auf „Armesin[6], Lampers oder Atlaß, Samit, Side“ festgesetzt[7]; der Zoll war eine Durchgangsabgabe, und man hoffte, „daß dadurch vorberührter wahren durchfuhr auff diese gute stadt wieder gebracht werden möchte[8].“ Der Export von Seidenwaaren über Hamburg ist mehrfach nachweisbar; „34 panni subserici vulgo grobgrön, sub imperio Turcico confecti“ wurden

[1] Schiller-Lübben s. v. „vustein“; vgl. auch Revue de géographie, XVI (1892) S. 227, wo in einem französischen Manuskript über den Import nach Frankreich im 16. Jahrhundert u. A. „Fustaine d'Auxbourg“ genannt wird.

[2] In der Zollrolle aus dem 16. Jahrhundert heißt es „English wandt alias düffell“.

[3] Vgl. Baasch, Die Islandfahrt der Deutschen S. 85.

[4] Vgl. die hamb. Hochzeits- und Kleiderordnungen von 1583 und 1585, herausgegeben von J. F. Voigt. Hamburg 1889. — Koppmann, Kämmereirechnungen VI. 357, wo sich für das Jahr 1549 eine Ausgabe „pro 6 ulnis Damasceni panni serici“ findet.

[5] Rüdiger a. a. O. z. B. S. 53.

[6] Ein Seidenstoff; vgl. Fr. Michel, Recherches sur le commerce, la fabrication et l'usage des étoffes de soie, d'or et d'argent etc. (Paris 1845) II. 241.

[7] Zollrolle aus dem 16. Jahrhundert mit Nachträgen.

[8] Acta conv. senatus et civium Ao. 1610.

Digitized by Google

1605 nach Bilbao gesandt. Christian IV. von Dänemark versorgte sich und seinen Hof mehrfach aus Hamburg mit Seidenwaaren[1].

Die nach Hamburg importirte Seide war meist ungefärbt, roh; hier wurde sie gefärbt und zum Weiterversand zubereitet. Doch wurde 1641 geklagt[2] „wegen der verfälschten seiden" und wieder 1643, es sei „hoch zu besorgen, daß es dem Commercio dieses Ohrts großen Schaden geben werde, dan nicht allein von Amsterdam gefärbte seiden anhero kommen[3], sondern werde auch die seide zu Itzeho gefärbet und anhero gebracht, also daß diese Handlung, so wir bishero gehabt und davon sich so viel personen ernehret, wol gar von hinnen weggehen und an andere örter transferiret werden könte, so sei es auch mit den hiesigen beeidigten Färbern, alß von welchen dieser streit herrühre, wegen ihres Färbens nicht richtig"; der Rath machte deshalb den Vorschlag, die Seidenfärberei frei zu geben.

Eine eigene Seidenmanufaktur besaß jedenfalls Hamburg damals noch nicht; allerdings wurde ja bei der Herstellung minderwerthiger Stoffe, wie der Saye[4], Seide benutzt; die Sammet- und Caffamacher, die im 17. Jahrhundert als Brüderschaft erscheinen, mußten Seide verwenden: aber eigentliche Seidenmacher sind erst später in Hamburg nachweisbar. Im Jahre 1632 wurde aber ein Versuch gemacht, von den Niederlanden aus dies Gewerbe nach Hamburg einzuführen; allerdings scheint es bei der Absicht geblieben zu sein; dennoch ist der Plan der Erwähnung werth. Im genannten Jahre nämlich wandte sich ein gewisser Caspar Barlet, der in Amsterdam das Seidenmachergewerbe betrieb[5] und einen Octroi der Generalstaaten von 1626 besaß, an den damals im Haag als Gesandten weilenden hamburgischen Rathsherrn Rudolf Amsinck mit dem

[1]) Vgl. z. B. Bricka og Fridericia, Christian IV. egenh. Breve III. 350.

[2]) Acta conv. sen. et civ. Ao. 1641. 1643.

[3]) Unter den in Hamburg eingewanderten Niederländern wird auch ein „sydenwerwer" genannt (1591. 92). Vgl. Mitt. d. Ver. f. hamb. Gesch. VI. 35.

[4]) Rüdiger, Zunftrollen S. 211 ff.

[5]) Speciell betrieb er die Herstellung von „Taffte" (Taffet), „Aromosyn", „Carteeken" (Grobgrün), „Tarsenylle syde" (Drap de Tarse, Tartarisches Tuch), „Grossgrym syde", Lampers ꝛc. Vgl. Michel a. a. O. II. 164. 237 ff.; dann Schiller-Lübben a. a. O.

Digitized by Google

Vorschlage, er wolle nach Hamburg übersiedeln und dort die Seidenweberei begründen; dafür verlangte er von der Stadt bei seiner Ankunft daselbst ein zinsfreies Darlehen von 10 000 Thalern, von denen er jährlich 1000 Thaler abtragen wolle; komme Krieg, so wolle er den Rest seiner Schuld bezahlen und wieder fortziehen. Thatsächlich hat dieser Vorschlag, den Varlet in einem Schreiben[1] an Amsinck niederlegte, dem Rath von Hamburg im December 1632 vorgelegen. Was weiter daraus geworden, ist nicht bekannt.

Die nach Hamburg importirte Seide wird meist italienische gewesen sein. Uebrigens kam Seide auch auf dem Landwege nach Hamburg, sodaß aus den Zahlen der Schifferbücher nicht die ganze Zufuhr hervorgeht. Im Jahre 1640 klagte der Leipziger Rath, daß die italienischen Seidenwaaren Leipzig vermeiden und „auf Erfurt, Braunschweig, Lübeck, Hamburg nach Holstein, Dänemark, Schweden und anderen Orten" gehen[2].

F.

Nicht unbedeutend war die Einfuhr von Häuten und Fellen. Es wurden nach Hamburg eingeführt Häute und Felle von Lamm, Schaf, Kalb, Kuh, Ochs, Bock, Ziege, Pferd, Hase, Kaninchen, Elen, Seehund. Am größten war, wie noch heute, der Import von Kalbfellen, der sich in folgenden Zahlen ausdrückt:

Von:	1623	1625	1629	1632
Nordwestdeutsche Küste	2 550	2 825	810 u. 1 Packen	540, 1 Packen, 1 Partei
Schlesw.-Holstein	—	—	80	20
Jütland	—	—	—	40
Norwegen	—	820	—	200
Niederlande	13 710	31 960	24 630	4 830 u. 1 Partei
Spanien	400	—	—	—
Summe ...	16 660	35 605	25 520 u. 1 Packen	5 630, 1 Packen 2 Parteien

[1] H. St. A. Orig.

[2] Hasse, Geschichte der Leipziger Messen S. 458.

Digitized by Google

Ochsenhäute von Schweden (1632: 200 und 6 Kip), Norwegen, Island, meist in getrocknetem oder gesalzenem Zustande.

Kuhhäute aus Jütland und Schleswig-Holstein.

Bock- und Ziegenfelle kamen 1629 aus Schweden und Norwegen 2590 Stück, 1632: 760 Stück.

Schaffelle kamen aus Norwegen, so 1632: 330 Stück.

Smaschen, d. h. zarte Lammfelle, kamen meist aus Island [1]; auch die aus Glückstadt nach Hamburg kommenden Smaschen (1632: 1500 Stück) werden isländischer Herkunft gewesen sein.

Pferdehäute kamen 1624 aus Husum 200 Stück.

Hasenfelle wurden 1623 in 4 Packen aus Archangel eingeführt, Kaninchenfelle 1622 in 8 Packen aus London.

Elenshäute kamen 1632 von Rußland 50 Packen und 400 Stück, von Amsterdam 3 Packen und 60 Stück, von Bordeaux 329 Stück; zusammen mit Leinwand und Steinen gingen von Hamburg Elenshäute im Jahre 1624 nach Malaga. Im Handel mit nordischen Rauchwaaren, namentlich Elenshäuten, spielte Lübeck eine hervorragende Rolle [2]; ohne Zweifel sind auch von dort nach Hamburg viele Häute geführt, die in den Schifferbüchern sich nicht aufgezeichnet finden können.

Seehundsfelle („Saalhundeshuede") aus Archangel 1628: 300 Stück; 1629: 400; 1633: 500.

Die Zollrolle aus dem 16. Jahrhundert nennt Häute von Friesland, Rußland „odter von andern ferner gelegenen Orden".

Leder wurde eingeführt:

1623 von der Nordwestdeutschen Küste: 290 Stück, 1 Packen.
von Danzig: 5 Bund.
von den Niederlanden: 1 Partei.
von England: 10 Packen.

1629 Nordwestd. Küste: 7 Bund, 1 Partei.
Stralsund: 20 Stück.
Rußland: 90 Packen.
Niederlande: 10 Stück.

1633 von der Nordwestd. Küste: 480 Stück.
von den Niederlanden: 4 Packen, für 70 ℔.
von Norwegen: 40 Stück.

[1] Vgl. Baasch a. a. O. S. 84.

[2] Vgl. Hasse, a. a. O. S. 458, „Die Rauchwaaren, Cordiwan und Elenshäute kommen von Lübeck" 1640.

Digitized by Google

Unterschieden wird Kalbs-, Kuh- und Bockleder, sodann „grob ledder"; von Amsterdam kamen 1632: 2 Oxhoft „gesolten ledder". Außerdem wurde von Gothenburg 1630 eine Kiste Cordnan („Cordewan") eingeführt. — „Sahlledder" (Sohlleder) kam von Amsterdam 1629: 2 Packen.

Ein begehrter Artikel waren Juchten oder Juften („huede Juffsten"), mit denen Rußland den Markt versorgte. Die hamburgische Zollrolle aus dem 16. Jahrhundert nennt sie „rode felle„ und „rodt ledder." Dieser Artikel kam theils direct aus Rußlgnd (1623: 25, 1625: 19, 1628: 48, 1629: 90, 1632: 17½ Packen), theils über Bremen (1632: 5 Packen), oder Amsterdam[1] (1623: 4 Ballen; 1632: 2 Packen).

1 Faß „gluten", d. h. Pantoffeln wurde im Jahre 1605 von Hamburg nach Lissabon exportirt; diese Sendung ist deshalb besonders interessant, als dieses Schuhwerk in Altona („Altenae pro civitatem nostram Hamburgum sitae") verfertigt war und also Zeugniß ablegt von dem in diesem damals nur kleinen Orte blühenden Schuhmachergewerbe.

Pelzwerk („Pelzerei"), auch Grauwerk genannt, lieferte meist Rußland[2], so 1629: 15 Oxhoft und 3 Faß; 1632: 8 Oxhoft, 3 Faß, 1 Packen. Von Amsterdam kam 1632: 1 Oxhoft und 2 Packen, von S. Sebastian 1623: 19 Packen. Bei diesem spanischen Pelzwerk ist wohl an Merino-Schafe zu denken[3].

Schweinsborsten kamen aus Jütland 1632: 50 Pfund; meist aber aus Rußland, nämlich 1629: 12 Oxhoft und 12 Faß.

---

[1]) Amsterdam galt als Platz, „wo man die Moscovittischen Juchten mit avantage erhalten" konnte (Heyne, Der mit Nutzen klüglich handelnde neue Handelsmann ꝛc., Frkf. u. Leipz. 1725, S. 1); vgl. auch Marperger, Moscowit. Kauffmann (Lübeck 1723) S. 231.

[2]) Nach Herberstein, Rerum Moscovitarum commentarii (Baseler Ausgabe von 1556) bestanden die Ausfuhren von Rußland nach Deutschland damals nur in „pelles et cera"; in der deutschen Ausgabe (Basel 1563) heißt es „beltz, fäl und wachs". Weiterhin nennt H. auch Pelzwerk von Eichhörnchen („aspreolorum pelliculae"), die nach Deutschland versandt würden. Ueber älteren russischen Pelzhandel vgl. Russische Revue, herausg. von C. Röttger, Bd. IX. S. 75 ff.

[3]) Vgl. Höhlbaum, Das Buch Weinsberg Bd. II, S. 376, wo „Hispauiche felle" genannt werden; in der Erklärung, S. 392, weist H. auf Merino-Schafe hin.

Digitized by Google

Federn kamen 1623 aus Schleswig-Holstein: 11 Sack und 6 Packen; 1628 und 1632 aus Danzig 9 bezw. 2 Sack; 1629 aus Island 1 Tonne, aus Schleswig-Holstein 2 Sack.

Feder-Posen oder nur Posen genannt lieferte Schleswig-Holstein 1629: 1 Sack; 1633: 3 Sack. Im Jahre 1605 verlud man eine „cistam pennis vulgo posen plenam“ nach Lissabon.

G.

Im Holzhandel nahm Hamburg schon früh eine bedeutende Stellung ein[1]. Ein Blick in die Zollacten der Stadt zeigt uns namentlich für das 16. und 17. Jahrhundert die enge Verbindung besonders Nordwestdeutschlands mit dem Hamburger Holzhandel. Aus den zahllosen Gesuchen um zollfreie Aus- und Durchfuhr von Bauholz für Schleusen, Deiche, Kirchen ꝛc. läßt sich ein ungefähres Bild von dem durch den Elbstrom vermittelten Holzvertriebe machen. Wenn wir im Folgenden die aus den Schifferbüchern sich ergebenden Einfuhrziffern ansehen, so muß betont werden, daß diese sehr wenig geeignet sind, von dem hamburgischen Holzhandel einen Begriff zu geben; denn in dieser Zusammenstellung nicht enthalten ist die sehr bedeutende Zufuhr von Holz, besonders Flößholz, das mit geringen Kosten auf dem Wasserwege von Mecklenburg, Brandenburg und Böhmen[2] nach Hamburg und, wenn nicht für den Stadtbedarf bestimmt, von hier weiter geschafft wurde. Im Wesentlichen war dieser Handel allerdings lediglich Durchfuhrhandel; aber auch an diesem hatte die hamburgische Kaufmannschaft meist ein gewisses Interesse, und die in Hamburg bestellten Faktoren deutscher und ausländischer Fürsten benutzten Aufträge zu Holzlieferungen ohne Zweifel auch zu anderen Geschäften.

Nur zwei Beispiele von Holzlieferungen aus und über Hamburg in jener Zeit mögen hier statt vieler angeführt werden. Im Februar 1615 schrieb Herzog Hans Albrecht von Mecklenburg

[1]) Vgl. Koppmann in Zeitschrift des V. f. hamb. Gesch., VI. 505 ff.

[2]) So schreibt auch Physikus Böckel 1597 in seiner Pestordnung, S. 35, „Das Kinholtz kann auch mit geringen Kosten aus Bemen, Meissen, von Magdeburg und aus der Marck zu Schiffe die Elbe herab anhero gebracht werden.“ Vgl. auch Koppmann, Kämmereirechnungen VI passim zahlreiche Ausgaben für märkisches Holz.

Digitized by Google

an den Hamburger Rath, er wolle elbabwärts 2000 „Beume“ nach Holland und Spanien führen[1]. — Im December 1629 bestellt König Christian IV. von Dänemark bei seinem Faktor in Hamburg für 4000 Thaler Brandenburger Föhrenholz und verspricht Zahlung, sobald das Holz in Hamburg angekommen sei[2].

Aus den Schifferbüchern ergiebt sich folgende See-Einfuhr von Holz nach Hamburg:

1623 Emden: 30 St. Holz.
Schleswig-Holstein: 120 Dielen.
Danzig: 2505 Dielen.
Jütland: 780 Dielen, 200 Latten, 80 St. Holz.
Schweden: 12724 Dielen, 1500 Balken.
Norwegen: 32960 Dielen, 735 Balken, 20 Sparren.
Niederlande: 200 Dielen, 40800 Stück und 3 Packen Holz, für 80 ℔ Holzwerk.
Frankreich: 2 Partei Holz.

1629 Schleswig-Holstein: 34 Dielen.
Schweden: 5220 Stück Holz, 24 Sparren, 150 Bund Steken.
Norwegen: 89090 Dielen, 1077 Balken, 445 Sparren, 60 Stück Eichenholz, 200 Latten, 700 Bund Steken.
Niederlande: 2490 Dielen, 100 Balken, 100 Sparren, 6000 ℔, 8 St., 6 Ballen, 1 Partei Holz.

Der Art nach wird unterschieden: Eschen-, Eichen-, Tannen-, Föhren-Holz; der Herkunft nach preußische und nordische Dielen. Auch die aus Amsterdam bezogenen Dielen werden manchmal „nordische“ genannt.

Klapholz und Pipenstäbe, auch Tonnenstäbe genannt, wurden in der Böttcherei benutzt. Die Quantitätsangaben in den Schifferbüchern sind vielfach nach Schock angegeben[3]; um die Größe des Imports übersichtlicher zu machen, ist in folgender Zusammenstellung das Schock in 60 Stück aufgelöst worden.

[1] H. St. A.

[2] Bricka og Fridericia, Kong Christian IV. egenh. Breve, 1626—31, S. 234.

[3] Die Arbeit der Böttchergesellen wurde auch vielfach nach Schock bezahlt, vgl. Zeitschrift d. Ver. f. hamb. Gesch. VI. 533.

Digitized by Google

Klapholz:

1623 Amsterdam: 1100.
Stettin: 100.
Danzig: 5800.
Königsberg: 7285[1].
1629 Stettin: 3300.
Danzig: 60.
Norwegen: 300.

Pipenstäbe:

1623 Amsterdam: 6000 und 1 Partei.
Die Eider: 400.
Stettin: 48000.
Danzig: 6680 und 1 Partei.
1629 Amsterdam: 1 Partei.
Pommern: 21600.
Danzig: 450.

Tonnenstäbe:

1629 Norwegen: 3500.

Auch Reifen gehören hierher; von ihnen kamen 1633 aus Amsterdam 6 Busch.

Tradescant der Aeltere berichtet 1618, daß neben Flamländern, Holländern und Russen auch die Hamburger das Holz der russischen Traubenkirsche zu Reifen verarbeiteten[2]. Aus unseren Importen erhalten wir darüber keine weitere Aufklärung.

Wagendeichseln („wagendistel") kamen 1629 aus Norwegen 36 Stück; ebendaher auch Handspaken („hantspeken") 1623: 36, 1629: 50 Stück.

Masten kamen 1625 aus Danzig 28 Stück.

Ebenholz 1623: 100 Quintal aus Portugal und 20 Last aus Frankreich; 1629: 41 Stück aus Amsterdam; 1624: 240 Schiffpfund aus Kopenhagen.

[1] Königsberger Böttcherholz galt lange als das vorzüglichste, vgl. Rüdiger, Hamb. Zunftrollen S. 34.

[2] Vgl. Hamel, Tradescant der Aeltere 1618 in Rußland, S. 271. (Recueil des actes de la séance publ. de l'Académie imp. des sciences de St. Pétersbourg.) 1847.

Digitized by Google

Pockholz oder Pockenholz, wie Ebenholz seiner Härte wegen zu Drechslerarbeiten verwandt, 1632 aus S. Lucar: 10 Sironen; 1633 aus Amsterdam: 1 Partei.

Das Wagenschott, meist zum Schiffbau dienend, war schon im 13. Jahrhundert ein wichtiger hamburgischer Handelsartikel[1]; zu unserer Zeit erscheint es seltener im hamburgischen Verkehr; es wurden importirt im Jahre 1623 von Königsberg 1350, von Danzig 1247 Stück.. Doch kam dies Holz vielfach auch auf dem Wege der Binnenschiffahrt nach Hamburg.

Brennholz:

1623 Der Belt: für 100 ℔.
Schweden: 4 Faden.
Norwegen: 19 Faden.
1629 Schleswig-Holstein: 2 Faß.
Schweden: 60 Faden.
Norwegen: 10 Faden.
1632 Norwegen: 54 Faden.

Torf kam 1633 aus Emden 1 Last, aus Gröningen für 10 Thaler.

„Swevelsticken“[2], Schwefelfaden, werden eingeführt aus Jisp in Nordholland und zwar 1629 für 12 ℔ und 8 Bund; ferner aus Alkmar im Jahre 1630: 20 Bund.

Kienruß, Kienrauch, in den Schifferbüchern „Keenrogk, Keenrauch“ genannt, für technische Zwecke in mehreren Gewerben dienend[3], wurde aus Bremen eingeführt:

1623: 50 Tönnchen, 30 Fäßlein, 7 Faß, 3 Packen.
1630: 1500 Busch.

Lohe zur Gerberei kam aus den Niederlanden und von Emden; so 1623 aus Amsterdam 21 Last und 6 Parteien, aus Campen brachte Johann Eelborn „sin Schip vol Lhoe“, aus Emden kamen 80 Tonnen; 1624 aber 300 Tonnen von Emden, 18 Last, 2 Schiff voll Lohe und 160 Tonnen von Campen, 200 Tonnen von Leeuwarden, 10 Last, 1 Partei von Amsterdam und mehrere Male „etlich“ ebendaher; von Deventer 1 Schiff „geladen van lho“.

---

[1] Koppmann, Zeitschrift d. V. f. h. Gesch. a. a. O.

[2] „Swefelstikken“ vgl. z. B. für das Jahr 1454 in Hans. Gesch.-Blättern Jahrg. 1887, S. 37. — Vgl. auch Schiller-Lübben a. a. O.

[3] Vgl. Bohn-Norrmann a. a. O. s. v. „Kienruß“.

Digitized by Google

Der Kork erscheint schon früh im deutsch-hansischen Handel; Korkholz finden wir in der Zollrolle für Damme im 13. Jahrhundert[1]. In Danzig sind im 14. Jahrhundert Korkenmacher nachweisbar, die Pantoffeln aus Korkholz, gewöhnlichem Holz und Leder verfertigten[2]. In der hamburgischen Zollrolle aus dem 16. Jahrhundert wird dieser Artikel ebenfalls genannt und speciell, wie auch in den Schifferbüchern, „Fischer Korck" aufgeführt; „Corkmaker" und „Corkenstopper" werden 1577 erwähnt[3]. Als einzige Bezugsquelle tritt uns Spanien-Portugal in unseren Schifferbüchern entgegen; die Einfuhr betrug:

1623:	10544	Dutzend,	5838	Bund.	
1624:	6775	„	9108	„	2 Parteien.
1625:	1325	„	2212	„	30 Cu.
1628:	100	„	1950	„	2 Parteien.
1629:	2500	„	4582	„	
1632:	500	„	332	„	

Im Jahre 1628 kamen noch 21 „Eichen bundt Korck" aus Lübeck. Auffallend ist die bedeutende Abnahme des Imports.

Spanisches Schilfrohr, „Reedt", kam sowohl direct aus Spanien (1624: 170 Bund) als auch über Emden (1628: „etlich Span. Reedt"). Reth wurde namentlich in der Weberei benutzt, so in Hamburg von den Sayemachern[4].

Matten, wohl meist zur Verpackung dienend[5], kamen aus Rußland, und zwar 1625: 1800, 1628: 8800, 1633: 6020 Stück. —

---

[1]) Hans. Urkundenbuch I. Nr. 432.

[2]) Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte S. 317; vgl. auch Koppmann, Die Mannestracht der Hamburger im Mittelalter, in „Aus Hamburgs Vergangenheit, 1. Folge" S. 252 ff.

[3]) Im „Zweitältesten hamb. Bürgerbuch" (Zeitschrift d. Ver. f. hamb. Gesch. I. 166).

[4]) Rüdiger, Hamb. Zunftrollen S. 225 (1613). Vgl. auch Schiller-Lübben s. v. „ret". — In den Kämmereirechnungen z. J. 1550 wird unter „ad structuram" auch eine Ausgabe für „reth" erwähnt (Koppmann VI. 381).

[5]) Vgl. Heyne a. a. O. S. 2, wo die Verpackung der Juchten in Matten erwähnt wird.

Digitized by Google

H.

Die Steinkohle spielte in jener Periode noch bei Weitem nicht die Rolle im wirthschaftlichen Leben, die ihr nun schon seit geraumer Zeit zugefallen ist. Namentlich wurden Steinkohlen im Hausgebrauch, wenigstens in Deutschland, nicht benutzt; die Holzkohle war neben dem Holz das übliche Brennmaterial. Nur für technische Zwecke fanden schon seit längerer Zeit Mineralkohlen Verwendung; es war schon der Anfang gemacht, deutsche Steinkohlenbergwerke zu bebauen, während bisher der deutsche Bergbau sich auf die edlen Metalle, Eisen und Kupfer beschränkt hatte[1].

Im Handelsverkehr der Hanse erscheint die Steinkohle schon im 14. Jahrhundert[2]; der hamburgische Raths- und Bürger-Receß von 1529 erklärt im Artikel 92 „Ein Erb. Raht sambt den verordneten Börgern willen mit den Olderlüden und gemeinen Schmeden tho wegen trachten, dat men hier alß buten Landes Steenkalen möge gebruken und andere wontlike Kahlen also verdeelen und verwiesen schall, dat jedermann, arm undt rick, sine Notturfft bekamen möge." Doch benutzten auch die Schmiede in Hamburg vielfach Holzkohlen.

Die Einfuhren von Steinkohlen in Hamburg waren die folgenden:

In Lasten zu 12 Tonnen.

1622: 592, von denen 65 aus den Niederlanden, 12 aus Bremen.
1623: 829, von denen 20 aus den Niederlanden.
1625: 907.
1628: 458½.
1629: 816, von denen 73 aus den Niederlanden.
1631: 692, von denen 1 aus den Niederlanden und 10 aus Norwegen.
1632: 657.
1633: 726½.

Alle diese Kohlen sind, wo nicht ausdrücklich anders angegeben, aus England und Schottland, meist aus Newcastle, ein-

[1]) Vgl. v. Festenberg-Packisch, Der deutsche Bergbau (Berlin 1886) S. 21.
[2]) Vgl. Koppmann, Hamb. Kämmereirechnungen III. S. CXXVII und die daselbst Anm. 2 citirten Stellen, die man jetzt noch vermehren könnte. Vgl. auch Mittheilungen des Ver. f. hamb. Gesch. XIV. 260 ff.

Digitized by Google

geführt; die „coal fleets of Newcastle“ spielten schon damals eine gewisse Rolle. Im Jahre 1623 kam außerdem noch ein Schiff aus England „voll Kalen“. Zum Vergleich möge hier angeführt werden, daß im Jahre 1833, zweihundert Jahre später, aus Großbritannien nach Hamburg 23 928 Last Steinkohlen eingeführt wurden[1].

Ob die Hamburger damals Zwischenhandel mit englischen Steinkohlen getrieben, ist mir nicht bekannt; doch ist wahrscheinlich, daß auch die Hamburger, wie die Bremer und Emdener, welche namentlich Flandern mit englischen Steinkohlen versorgten[2], dies einträgliche Geschäft nicht vernachlässigten.

J.

Für Baumaterialien hatte Hamburg in jener Zeit selbst ein erhöhtes Bedürfniß; seine Festungswerke wurden in den Jahren 1615—1626 erneuert, und die Stadt erfuhr eine weitere Ausdehnung[3]. Der Bezug von Material fand theils zur See, theils von Süden her auf der Elbe statt. Doch beschränkte sich naturgemäß die Zufuhr nicht auf den hamburgischen Bedarf; grade für einen schweren Massenartikel, wie Baumaterial, war der Elbstrom ein vorzügliches Beförderungsmittel; und Hamburg mußte für ein bedeutendes Gebiet als Stapelplatz der von der Unter- und Oberelbe kommenden Materialien sich entwickeln. Das zeigt sich im Verkehr mit allen derartigen Artikeln.

Zunächst ist zu nennen Kalk. Aus den hamburgischen Kämmereirechnungen ersehen wir, daß im 15. Jahrhundert aus Lüneburg, Segeberg und Helgoland, ja selbst aus St. Omer

---

[1]) Soetbeer, Ueber Hamburgs Handel (Hamburg 1840) S. 134.

[2]) Macpherson, Annals of commerce II. 281 aus dem Defence of trade des Sir Dudley Diggs (1615): „The ships of Bremen, Embden, Holland and Zealand supply those of Flanders etc., whose shipping is not great, with our coals“; vgl. auch Brand, The history and antiquities of the town and county of the town of Newcastle u. Tyne (London 1789) S. 277 ff.

[3]) Vgl. Gaedechens, Hist. Topographie der freien u. Hanfestadt Hamburg S. 123 ff., 138 ff.

Digitized by Google

Kalk bezogen wurde[1]; im 16. Jahrhundert aus Segeberg, Helgoland, der Mark Brandenburg[2].

In der Zeit, mit der wir uns hier beschäftigen, kam Kalk (auch „Sehment" genannt) zur See auch aus den Niederlanden, die seit geraumer Zeit schon und mit Eifer die Kalkbrennerei betrieben; namentlich Makkum in Friesland versandte diese Waare nach Hamburg. Es kamen aus den Niederlanden 1622: 1256½, 1623: 1915⅚, 1632: 1009, 1633: 877 Lasten. Im Jahre 1633 kamen auch aus Newcastle: 26 Last. Die Bestimmung dieses Kalkes für den Gebrauch in Hamburg selbst wird mehrfach durch die hinzugefügte Notiz „zu behuff der Stadt" oder „vor diese Stadt" bestätigt.

Andererseits wurde aber auch Segeberger Kalk von Hamburg aus verschifft; so 1628 nach Bremen auf Ersuchen des dortigen Rathes zum städtischen Gebrauch[3].

Die Niederlande, wie auch Nordwestdeutschland lieferten auch den Tarras oder Traß[4], der zum Mörtel oder Pflaster diente; 1632 betrug die Zufuhr: 140⅙ Last.

Steine kamen ebenfalls zur See von den Niederlanden[5] und den nordwestdeutschen Küstenplätzen. Im Jahre 1623 betrug die Zufuhr von den Niederlanden 1 250 000 Steine, sowie 23 Lasten; von diesen allein 775 000 aus Amsterdam und 29 000 aus Campen; in demselben Jahre lieferte die nordwestdeutsche Küste: 324,000 Steine und 305 Fuder; ferner Plymouth: 18 Last Schiefersteine („Schevelsteen"). Im Jahre 1629 kamen aus den Niederlanden 881 000 Steine von denen 37 700 als Mauersteine bezeichnet sind; außerdem 14 000 Klinkert, die in der hamburgischen Zollrolle aus dem 16. Jahrhundert mit Mauersteinen identificirt werden[6].

---

[1]) Vgl. Koppmann in den Kämmereirechnungen III. S. LXII; Walther im Hamb. Correspondent. 1873. No. 212.

[2]) Koppmann a. a. O. VI passim; Berliner Steinkalk: S. 340, 380.

[3]) H. St. A.

[4]) Für 12 Orhoft „terras" wird 1550 eine Ausgabe gebucht (Koppmann, Kämmereirechnungen VI. 384).

[5]) Vgl. auch Kämmereirechnungen V. 236, wo der Bezug von „40,000 Hollandes stens" zum Zweck von städtischen Bauten nach Hamburg im Jahre 1524 sich ergiebt.

[6]) „Mauersteine odter Klinckert."

Digitized by Google

„Klinckhart Stein" ließ der Lüneburger Rath im Jahre 1587 aus Amsterdam über Hamburg kommen „zu gemeiner Stadt bauw und behueff"[1].

„Muppen", eine Art großer Ziegelsteine (holländisch „Moppen"), wurden 1632 aus den Niederlanden 110 500 Stück zugeführt.

Eine wichtige Bezugsquelle von natürlichen Steinen war das Wesergebirge. Aus diesem stammen wahrscheinlich die Blocksteine, die aus Bremen bezogen wurden; so kamen 1622: 533½, 1623: 304 und 1625: 125 Fuder. Im Jahre 1618 ließ der Hamburger Rath eine Ladung Blocksteine aus Bückeburg die Weser herabkommen; sie sollten zur Fortifikation dienen[2]. Dagegen wurde sächsischer Sandstein aus Hamburg verschrieben; u. A. ließ sich Herzog Johann Albrecht von Mecklenburg in den 60er und 70er Jahren des 16. Jahrhunderts mehrfach „weissen Pirnischen stein" aus Hamburg kommen[3].

Esterichsteine oder, wie sie in den Schifferbüchern durchgängig genannt werden, Asterich, kamen fast ausschließlich aus den Niederlanden; 1632: 280 000, 1633: 223 800. Nur kleine Quantitäten kamen von Bremen und der schleswig-holsteinischen Küste. Auch die manchmal aufgeführten „Floren", oder, wie sie in der Zollrolle genannt werden, „Flohrsteine" gehören dazu, wie auch die blauen Fliesen („blawe flisen, blawe steen"), von denen im Jahre 1623: 10 Last aus den Niederlanden kamen; endlich die „1600 blawe fußstein", die 1624 aus Amsterdam kamen. Auch aus Bremen, Kopenhagen, Reval kamen derartige Fliesen; aus Reval 1623: 5600 Stück. Asterich, Floren, Fliesen waren glasirte Pflastersteine, mit denen man die Fußböden in den Häusern auslegte[4]. Die 600 Stück „italianische Stenen", die 1633 aus Amsterdam kamen, werden ähnlicher Art gewesen sein.

---

[1]) H. St. A.

[2]) H. St. A.; vgl. auch Pauli, Die bremischen Steinhauer um 1600 (Brem. Jahrbuch XVI. 60 ff.). — Für Bückeburger Stein erscheinen mehrfach Ausgaben in den Hamb. Kämmereirechnungen, vgl. Koppmann VI. 135, 174. (1544. 45).

[3]) H. St. A.

[4]) Walther a. a. O.

Digitized by Google

Dachpfannen lieferten neben den eigenen Ziegeleien der Stadt namentlich die Ziegeleien in Nordwestdeutschland. Die Zufuhr betrug:

1623	Nordwestdeutsche Küste:	426 100	Pfannen.
	Niederlande:	50 500	„
1629	Nordwestdeutsche Küste:	203 000	„
	Niederlande:	97 200	„
1632	Nordwestdeutsche Küste:	246 100	„
	Niederlande:	41 000	„
	Rouen:	3000	„

Eine große Menge von Pfannen und Muschel-Kalk ließ 1596 Dietrich von Düring in Horneburg bei Stade sich aus Hamburg kommen[1]. —

Steine für besondere und nicht nur bauliche Zwecke, die nach Ausweis der Schifferbücher seewärts nach Hamburg kamen, sind folgende.

Treppensteine wurden 1629 aus Bremen 17 eingeführt. Ebendaher kamen Leichensteine und zwar 1623: 23; auch aus Reval wurden in demselben Jahre 4 bezogen.

Mühlensteine wurden zugeführt aus Bremen 1623: 34, 1629: 48; aus den Niederlanden 1623: 49, 1629: 20. Die letzteren sind ohne Zweifel Product des Rheinlands. „Reinische Mühlensteine" bezog 1613 der lübische Rath von Cöln über Hamburg[2]; der Bezug rheinischer Mühlsteine nach letzterer Stadt ist aus den Zollacten mehrfach nachweisbar. Doch wurden auch aus Pirna Mühlsteine nach Hamburg geschafft[3].

Bedeutend war die Einfuhr von Wetzsteinen, nämlich aus Bremen 1623: 3300, 1629: 2000; aus den Niederlanden 1629: 300 Zwei Last Schleifsteine kamen 1623 aus England.

Tischsteine wurden aus Reval 1623 4 zugeführt, und 25 Steintische („stenen dische") kamen 1629 aus Bremen; 1624 aber 2 aus Oldenburg, 3 aus Rostock, 4 aus Reval.

Im Jahre 1632 kam aus Amsterdam „Steen vor den Predigtstoll".

---

[1]) H. St. A. — Bremer Ziegel werden 1541, 1550 und 1554 in den Kämmereirechnungen genannt, Koppmann VI, 12. 384. 548.

[2]) H. St. A.

[3]) H. St. A.

Digitized by Google

K.

Mit Schiffsmaterialien aller Art betrieb Hamburg einen einträglichen und ausgedehnten Handel. In der Stadt selbst blühte der Schiffsbau schon früh, sodaß auch für die Bedürfnisse dieses Gewerbes Materialien herbeigeschafft werden mußten. Von Hamburg und Lübeck bezog Spanien, das in jenen Zeiten der Seekriege und maritimen Entdeckungsfahrten ein großes Bedürfniß nach Schiffsmaterial zu befriedigen hatte, bedeutende Quantitäten desselben[1].

Ueber den Handel mit dem wichtigsten Material, Holz, ist schon oben die Rede gewesen. Sodann ist aber namentlich zu nennen Theer; zwischen Wagen- und Schiffstheer wird in den Schifferbüchern nicht unterschieden[2]. Nach unseren Schifferbüchern kamen von diesem Artikel

1632:	36	Tonnen	aus Bremen,
	48	„	„ Jütland,
	436	„	„ Schweden,
	159	„	„ Norwegen,
	264	„	„ Amsterdam,
1633:	952	„	„ Schweden,
	806	„	„ Norwegen,
	2820	„	„ Finnland,
	6	„	„ Amsterdam.

Doch wird die Gesammteinfuhr gewiß größer gewesen sein; weder Theer aus Preußen noch aus den Ostseeprovinzen wird genannt[3]; besonders kam Theer von Lübeck durch die Kanalschiffahrt nach Hamburg; deshalb äußerten sich die Lübecker im Jahre 1614 sehr abfällig über die neue Hamburger Theerhofsordnung, in der sie eine Schädigung dieses Handels erblickten[4].

---

[1]) Vgl. z. B. Reichard, Die maritime Politik der Habsburger im 16. Jahrhundert. S. 64.

[2]) Vgl. Koppmann, Kämmereirechnungen VI. 382 u. ö., wo diese Unterscheidung sich findet.

[3]) Vgl. Koppmann a. a. O. S. 381, wo preußischer und Rigischer Theer genannt wird (1550).

[4]) H. St. A.

Digitized by Google

In der Eigenschaft als hamburgischer Ausfuhrartikel erscheint namentlich „Godtlandisch teer“ [1], der von Hamburg nach Frankreich und Spanien verschifft wurde.

Pech wurde 1633 in 90 Tonnen aus Schweden eingeführt. Ein Gemisch von Pech, Theer und Harz und ebenfalls als Schiffsbaumaterial dienend war das sogenannte Harpois [2]. Es wurde theils aus Frankreich, namentlich Bordeaux (1623: 12,000 ℔; 1632: 16,000 ℔, 2 Last, 35 Boddem), theils aus Spanien, besonders St. Sebastian (1622: 20,000 ℔), theils aus England (1622: 1000 ℔) und Schottland (1624: 2 Tonnen), oder Amsterdam (1623: 400 ℔) bezogen. Gleichbedeutend ist „pix resinae“, Harzpech, das 1605 als von Bilbao bezogen genannt wird. —

Auch die Schiffsnägel, „Spikers“, gehören hierher; aus Amsterdam kamen 1623: 13 Faß und 3 Tonnen; 1632: 10 Faß und 1 Korb; aus Gothenburg 1632: 1½ Tonnen.

Zum Takelwerk übergehend treffen wir zunächst auf „Takel“, das im Allgemeinen Schiffsausrüstung bedeutet, im Besonderen aber wohl mit Tauwerk identisch ist; unter diesem Namen wurden im Jahre 1629 von Archangel 6, von den Niederlanden 15 Rollen eingeführt. Tauwerk kam ferner aus den Niederlanden; England, Rußland; die Quantitätsangaben sind sehr summarisch; speciell benannt werden „Trossen“. In Hamburg verfertigte Schiffstaue (funes nautici) wurden 1605 nach S. Lucas exportirt.

Bast [3] lieferte 1628 Lübeck 560 ℔ und Königsberg 1 Last.

Kabelgarn [4] wurde 1623 aus Königsberg in 18 Rollen und 23 Schiffpfund eingeführt. Bezeichnend für Hamburgs Bedeutung als Stapelplatz in dieser Waare ist es, daß König Christian IV. 1635 in Hamburg Kabelgarn, das aus Moskau gekommen, ankaufen ließ [5].

---

[1]) Auch bei Bodemann, Lüneburger Zunftrollen S. 198 (1574), wird „Gotlandisch Ter“ erwähnt.

[2]) Schiller u. Lübben a. a. O.

[3]) „Bastum ad cordas navium“ wird im englisch-hansischen Verkehr, 1295, erwähnt (Kunze, Hanseacten aus England, S. 18).

[4]) Ebenda S. 241 (1406): „1 lastam florum canapis vulgariter kabelgarn“.

[5]) Bricka og Fridericia, Christian IV. egenh. Breve. 1632—35. S. 343.

Digitized by Google

Endlich Segeltuch; aus Bremen kamen 1623: 2 Ballen und 5 Packen; aus den Niederlanden 1633: 28 Rollen und für 1400 ℔.

L.

Von den Edelmetallen wird in den Schifferbüchern nur Silber und auch dies nur einmal genannt; 1625 kamen aus Enkhuizen: „7 T. gruß von sulver vor 40 gulden wannen."

Sehr oft erscheint dagegen Eisen. Der deutsche Eisenbergbau lag im 17. Jahrhundert tief darnieder, und Eisen bildete einen nicht unbedeutenden Einfuhrartikel; das ergiebt sich auch aus den Schifferbüchern. Besonders Schweden lieferte Eisen, so 1623: 131 880 ℔ und 13 Last, 1632: 767 480 ℔ und 1340 „isern stangen", 1633: 1 455 188 ℔. Aus Norwegen kamen 1629: 3920 ℔, 1633: 4200 ℔; aus Spanien 1623: 6260 ℔ und 303 Stangen, 1628: 2826 Stangen. Auch das aus den Niederlanden bezogene Eisen (1623: 14 000 ℔ und 1 Partei, 1633: 22 400 ℔) wird spanischen Ursprungs gewesen sein. Von Danzig kamen 1623: 1680 ℔; von Bremen 1629: 40 eiserne Platten.

Stahl war ein deutscher Exportartikel; 71 „vascula chalibe plena" werden im Jahre 1605 als von Hamburg nach Spanien ausgeführt genannt; als Ort der Herstellung wird Schmalkalden[1] genannt. Aber Stahl wurde auch eingeführt; so aus den Niederlanden 1623: 20 Buschel, 1632: 27 Fäßlein, 20 Kasten; aus Danzig 1633: 60 Centner; aus Rouen 1633: 64 Bund; aus Glückstadt 1633: 30 Bund; aus Bremen 1631: 360 Bund, 100 Buschel.

Für Kupfer war Hamburg Stapelplatz; In- und Ausland wurde von hier aus mit Kupfer versorgt; Dachkupfer und Kupferblech ließ Kurfürst August von Sachsen in den Jahren 1582 und 83 aus Hamburg kommen und bezahlte für den Centner Dachkupfer 16 Gulden[2]. Aehnliche Bestellungen werden öfter erwähnt. Nach Frankreich, z. B. nach St. Jean de Lus, und Spanien gingen zahlreiche Kupfersendungen. Selbstverständlich mußte dies

[1] „Chalibs — Schmalcaldiae praeparatus sive fabricatus", heißt es in dem betreffenden Dokument.

[2] Falke, Die Geschichte des Kurfürsten August von Sachsen in volkswirthschaftlicher Beziehung, S. 295.

Digitized by Google

Kupfer erst nach Hamburg geschafft werden. Aus den Schifferbüchern ergiebt sich, daß aus den Niederlanden im Jahre 1623: 6000 ℔ und 39 Faß, aus Stockholm 71 Stück kamen, daß im Jahre 1625 Schweden 840 ℔, Emden und Jeverland 1800 ℔ lieferten. Ferner kam viel „olt Kopper", „Kopperwerck" in uncontrolirbaren Quantitäten, namentlich von Bremen, nach Hamburg. Die Hauptzufuhr aber, besonders für den Export, wird wohl aus Ungarn stattgefunden haben; über diese lassen die Schifferbücher uns im Unklaren; die in den Ausfuhrcertificaten und Zollacten erwähnten „laminae cupri" sind aber meist mit der Bezeichnung „ex hungarico cupro excusae" versehen. Dies rohe ungarische Kupfer wurde auf den Kupfermühlen sowohl des hamburgischen, als auch des holsteinischen und lübischen Gebietes zu Platten verarbeitet; die Mühlen bei Oldesloe, eine Mühle im Besitze der Hamburger Kaufleute Augustin Vossenhol und Jacob Lembs und in Holstein belegen, eine Lübecker Mühle und die Mühle des Hieronimus Schmidt bei Hamburg werden, als für den Kupferexport thätig, 1605 erwähnt.[1]

Quecksilber wurde aus Amsterdam 1623 in 6, 1631 in 12, 1624 aus Danzig in 20 Fäßlein eingeführt.

Zinn kam aus England 1622 in 12 Blöcken, 1623 mit einem Compagnieschiffe in 60 Blöcken, außerdem 1 Fäßlein aus Emden.

Messing wurde aus Bremen 1632: „1 partey losen" zugeführt; die Zollrolle aus dem 16. Jahrhundert nennt englischen Messing; nach den Schifferbüchern scheint dieser Artikel Anfang des 17. Jahrhunderts nicht importirt zu sein. Dagegen war Messing namentlich als Rollmessing, „orichalcum rotulatum", der in Nürnberg hergestellt wurde, ein Ausfuhrartikel und wird als solcher 1605 mehrfach als nach Spanien und Frankreich bestimmt genannt.

[1]) Auf Hamburgischem Gebiet lagen mehrere Kupfermühlen, vgl. Gaedechens, Hamb. Topographie, S. 91, 112; Mittheilungen des Vereins f. Hamb. Gesch. I. 38 ff. Die an letzterer Stelle erwähnte Hohendammer Kupfermühle arbeitete auch für den Export, wie aus dem auf der Commerzbibliothek befindlichen sehr werthvollen Copienbuch des Jürgen Poorter hervorgeht; 1595 wurde Kupferdraht und Rollmessing aus dieser Mühle nach Holland gesandt.

Digitized by Google

Blech, „blick", wird als Einfuhrartikel nicht erwähnt; aus Nürnberg und Leipzig bezogenes Blech wird aber 1605 nach Frankreich und Spanien exportirt.

Ueber Blei vgl. unten unter Kriegsmaterialien.

Von Metallwaaren ist namentlich Draht zu nennen. Allerdings war der Import nur gering; 1623 kamen von Bremen 2 Faß, 1629: 140 ℔; 1633 von Emden 6 und von Amsterdam 11 Faß. Wichtiger für Hamburg war Draht als Exportartikel; deutscher Eisen-, Kupfer- und Messingdraht nahm seinen Weg über Hamburg;[1] im Jahre 1605 werden einmal 25 ℔ „viminum ferreorum vulgo Manucordiendrad", d. h. Draht zum Beziehen musikalischer Instrumente[2], nach Frankreich versandt. Ebenso wurden Eisenwaaren, wie Aachener Brat- und Backpfannen, exportirt, während andererseits aus den Schifferbüchern die Einfuhr von eisernen Pfannen und dgl. aus Emden, wie auch aus Holland nach Hamburg hervorgeht.

Eiserne Töpfe wurden 1623: 100 Stück aus Amsterdam und 548 Stück aus Bremen zugeführt; eiserne Grapen, d. h. Gefäße mit drei Beinen, kamen 1629: 35 Stück aus Bremen, wie 1623 eine „Partei" dieses Artikels aus Frankreich zugeführt wurde. 218 „isern Buerstulpers"[3] wurden 1629 aus Bremen geschickt. Schmelztiegel („Schmoltdegel") wurden in 21½ Faß 1622 ebenfalls aus Bremen eingeführt.

Nägel, außer Schiffsnägeln, wurden 1632 aus den Niederlanden 1 Faß und 2 Tonnen, 1629 aus Norwegen 4 Tonnen importirt. Dagegen wurden deutsche Nägel exportirt; Schuhnägel wurden 1624 nach Lissabon gesandt; und im Jahre 1605 gingen einmal „novies mille sexcenti claviculi Noribergenses mediae quantitatis vulgo middel-pinnen[4] et octies mille quadringenti claviculi maximae quantitatis vulgo grote pinnen"

---

[1]) Ueber Hamburger Drahtgut vgl. Mittheil. des Vereins f. Hamb. Gesch. I. 38 ff.

[2]) Vgl. Bohn-Norrmann a. a. O. II. 21.

[3]) Vgl. Koppmann, Kämmereirechnungen VI. 197 (1545): „15 ℔ 4 ß pro tribus cupreis tegumentis, vulgo vurstulper" ꝛc.

[4]) Vgl. Schiller-Lübben a. a. O. s. v. pin, pinne.

Digitized by Google

nach La Rochelle.[1] Und nach demselben Hafen wurden damals kupferne Kratzbürsten, gleichfalls Nürnberger Fabrikat, gesandt.

Auch Nürnberger Messer nahmen ihren Weg über Hamburg nach Spanien; speciell werden „Stichmesser" genannt.

Handsicheln („Seiselen" oder „Sichelen") wurden 1632 eingeführt von Bremen 60 Bund und 125 Busch, von Emden 150 Dutzend, von Amsterdam 130 Stück.

Messingleuchter („orichalcea cantelabra"), aus Cassel stammend, wurden 1605 von Hamburg nach La Rochelle gesandt.

Endlich eiserne „Kachelöfen", von denen aus Bremen 1629 201 Stück zugeführt wurden.

Feilspäne („Fielspoene") wurden aus England eingeführt und zwar 1632 in 12, 1633 in 8 Kinneken.

Bleiglätte („Gledt")[2] wird von Danzig 1623 in 6 Faß eingeführt; das ähnliche und zu ähnlichen Zwecken benutzte Potloth[3] („Putlodt") 1628 aus Schottland in 6 halben Tonnen, 1630 aus London in 9 Oxhoft. —

Glas wurde besonders von Frankreich eingeführt; hier blühte grade damals in der Normandie, namentlich in Rouen, die Glasindustrie auf;[4] in zweiter Linie stand Danziger Glas[5].

Merkwürdig ist es, daß von Italien kein Glas eingeführt wurde; allerdings hatte die venetianische Glasindustrie schon nicht mehr den Absatz in Deutschland, den sie früher besessen.[6]

---

[1] In den Kämmereirechnungen um 1550 erscheinen namentlich viele Ankäufe von Nägeln aus Mölln (Koppmann VI. 133, 384, 470).

[2] Vgl. Schiller-Lübben unter „glede".

[3] Vgl. Bohn-Norrmann a. a. O., unter „Potloth".

[4] Vgl. Lobmeyr, Die Glasindustrie. Stuttgart 1874 S. 117 f. 124; Gosselin, Documents authentiques et inédits p. s. à l'histoire de la marine normande et du commerce rouennais pendant les 16. et 17. siècles. Rouen 1876 S. 126.

[5] So ließ auch König Christian IV. sich im Jahre 1635 französisches und Danziger Glas kommen (Kong Christian IV. egenh. Breve, udg. ved Bricka og Fridericia. I. S. 368, 373, 384).

[6] In den hamburgischen Kämmereirechnungen wird 1542 und 1543 noch venetianisches Glas erwähnt; Koppmann VI. 72, 111; ebendaselbst S. 197 (1545) wird auch französisches Glas genannt.

Digitized by Google

Es wurden in Hamburg eingeführt:
1623 von Rouen: 187 Körbe,
„ Rotterdam: 2 Körbe,
„ Bremen: „etlich“,
„ Danzig: 38 Kisten,
1625 „ Rouen: 73 Körbe,
„ Amsterdam: 1 Korb,
„ Danzig: 5 Kisten,
1629 „ Serdam: 22 Körbe „franz. Glas“,
„ den übrigen Niederlanden: 2 Körbe, 5 Kisten,
1632 „ Rouen: 138 Körbe,
1633 „ Rouen: 114 Körbe,
„ Amsterdam: 1 Kiste,
„ Emden: 1 Kiste,
„ Danzig: 10 Kisten.

Sodann Trinkgläser:
1623 von Bremen: 1 Partei,
1633 „ Rouen: 3 Kisten.

Ferner 1623 von Malaga: 1 „schlottunne mit glesen“.

Flaschen:
1623 von Danzig: 21 Kisten,
1625 „ „ 14 Kisten, 2440 Stück,
1628 „ „ 10 Kisten, 720 Stück,
1629 „ Niederlande: für 21 Rthlr.,
„ „ Kjöge: 1200 Stück.

Glasflaschen, „lagenae vitreae“, aus Danzig nach Hamburg eingeführt, wurden 1605 wieder von hier nach S. Lucar exportirt.

Spiegel kamen:
1625 von Enkhuizen: „etliche“,
1629 „ Amsterdam: 12 Dutzend.

M.

In der Industrie der irdenen Fabrikate nahmen die Niederlande eine wichtige Stelle ein.

Unter Tabackerde, die 1632 in 4 Tonnen von Enkhuizen kam, ist wohl Thon zur Herstellung von Tabackpfeifen zu verstehen.

Digitized by Google

Tabackpfeifen[1] kamen von den Niederlanden 1632: 35 Tonnen, 1 Kiste und für 390 ℔.

Sodann die Zuckerformen, „Suckerpotten", die wohl hauptsächlich für die ausgedehnte hamburgische Zuckersiederei bestimmt waren[2]; 1623: 10 800 Stück und 6 Parteien; 1629: 4000 Stück; 1632: 950 Stück.

Von Trinkgefäßen, wohl meist irdenen und metallenen Materials, werden Kannen (1629: 4 Faß aus Bremen), Kruken (1629 aus Bremen: 1 Partei, 1000 Bund und 1 Schiff „geladen mit Kruken"), endlich „Kröse"[3] (1629 aus Bremen und Amsterdam je 1 Partei) genannt. Schüsseln („Schottelen") kommen aus Bremen und Enkhuizen.

Teller („Tallören") wurden 1625 in einem Faß aus Danzig importirt.

Hessische Erde erscheint allerdings und begreiflicherweise nicht in den Schifferbüchern; dagegen lesen wir, daß Frau Barbara Rantzau sich 1596 vier Fuder, lieferbar in Hamburg, kommen läßt. In den Handbüchern findet sich m. W. dieser Ausdruck nicht, doch ist mit ihm ohne Zweifel der vortreffliche, sich in Kurhessen findende, namentlich zu Schmelztiegeln dienende Thon gemeint[4].

Galmey, der zur Bereitung des Messing dienende, aber auch zu Heilzwecken benutzte Calamintstein, wurde aus Amsterdam eingeführt; 1623: 41 Faß; 1632: 36 Faß, 25 Pipen, 1 Oxhoft, 2 Parteien; 1633: 84 Faß, 62 Oxhoft, 2 Parteien. Im Jahre 1623 kamen auch aus Danzig 40 Faß, im Jahre 1625 ebendaher 32 Faß. Vier Faß „guedten prihlschen Galmey", im Gewichte von zusammen 3178 Pfund, bezog Frau Barbara Rantzau 1594 aus Hamburg, woraus sich ergiebt, daß auch englischer Galmey,

---

[1]) Nach Pomet, Neu eröffnetes Materialien- und Naturalien-Magazin (Leipz. 1727) S. 846, waren „die rechten Holländischen lang und sehr schön, hingegen die von Rouan kurtz und aus einer graulichten, häßlichen Erde bereitet".

[2]) Ueber Zuckerformen vgl. v. Lippmann, Geschichte des Zuckers S. 311; direct aus Bordeaux scheint Hamburg in jener Zeit keine Zuckerformen bezogen zu haben; vgl. auch a. a. O. S. 356, 357.

[3]) Ueber diese Krüge vgl. Kohl, Rathsweinkeller zu Bremen, S. 165.

[4]) Vgl. Bohn-Norrmann a. a. O. II. 986.

Digitized by Google

von Briſtol[1], nach Hamburg kam. Der aus Amſterdam bezogene Galmey wird rheiniſchen und belgiſchen Urſprungs geweſen ſein.

N. Farbewaaren.

Einen hervorragenden Rang unter den im Handelsverkehr jener und ſpäterer Zeit vorkommenden Waaren nehmen die der Färberei dienenden Artikel ein. In Hamburg war die Färberei ein blühendes Gewerbe. Die meiſten Tuche und Stoffe wurden im rohen Zuſtande nach Hamburg geſandt und hier gefärbt. Die Färberei nahm mit der Zufuhr fremder Tuche zu und wurde durch die einwandernden Niederländer zu noch höherem Anſehen gebracht.[2]

Von Farbwaaren nenne ich zunächſt die Farbhölzer, obwohl ſie nicht die älteſten ſind. An der Spitze der Farbehölzer ſteht das Braſilholz, das bekanntlich unter dieſem Namen benutzt wurde ſchon lange vor der Entdeckung Braſiliens und eben dieſem Lande ſeinen Namen gegeben hatte.[3] Es muß dahingeſtellt bleiben, ob das nach Ausweis der Schifferbücher nach Hamburg geführte Braſilholz braſilianiſchen oder oſtindiſchen Urſprungs geweſen[4]. Es wurde importirt von Portugal 1623: 200 Quintal; 1624: 60 Qu. und 6030 Stück; 1628: 145 Qu.; 1629: 1669 Qu., 6 Stück; 1632: nichts; 1633: 100 Qu., 3442 Stück, 1 Kiſtchen.

[1]) prihliſch = von Briſtol; vgl. auch Marperger, Kaufmanns-Magazin s. v. Cadmia fossilis; Pomet, Neu eröffnetes Materialien- und Naturalien-Magazin III. 745; Bohn-Norrmann s. v. Galmey.

[2]) Vgl. Rüdiger, Zunftrollen S. 293; Mittheilungen des V. f. Hbg. Geſch. VI. 33 ff.; auch Lappenberg, Archivalbericht über den Urſprung und das Beſtehen der Realgewerbegerechte in Hamburg, S. 110.

[3]) Vgl. Heyd, Geſchichte des Levantehandels II. 576; Hartwich, Die Bedeutung der Entdeckung von Amerika für die Drogenkunde, S. 33 ff.; Krauſe, im Jahrbuch des Ver. f. niederdeutſche Sprachforſchg. 1876, S. 83 ff.

[4]) Daß „Breſillienholt" bereits in der Hamb. Zollrolle aus dem 16. Jahrhdt. erſcheint, habe ich ſchon in meinen „Beiträgen zur Geſchichte der Handelsbeziehungen zwiſchen Hamburg und Amerika" S. 29 erwähnt. Nach Hartwich a. a. O. S. 37 kommt „Lignum Brasilium" in einer Hamb. Arzneitaxe von 1587 vor.

Digitized by Google

Aus Madeira 1629: 315 Qu., 1 Partei. Von den Canarischen Inseln 1629: 80 Quintal; Frankreich 1632: 11 000 ℔, 4 Körbe, 2 Last, 1 Partei; 1633: 12 000 ℔. Niederlande 1629: 510 Quintal, 306 Stück; 1633: 4000 ℔, 91 St., 7 Parteien, 2 Packen, 2 Sack. Bremen 1623: 30 Stück; 1633: 90 Stück.

Da die Quintale verschieden groß sind, nämlich

in Portugal 1 Quintal = 156½ ℔,
„ Madeira 1 „ = 119½ ℔,
„ Canar. Inseln 1 „ = 134 ℔[1]

(für die Niederlande habe ich den portugiesischen Quintal angenommen, da dieser der verbreitetste war), so stellte sich die Gesammteinfuhr, soweit sie in Pfunden auszudrücken ist, in folgender Weise:

1623: 31 300 ℔, 1629: 379 728 ℔,
1624: 9 390 ℔, 1632: 11 000 ℔,
1628: 22 792½ ℔, 1633: 19 650 ℔.

Rothholz: 1623 eine Partei aus Amsterdam, ebendaher 1634: 6000 ℔.

S. Martensholz, d. h. Holz von S. Martha, kam 1623 aus Portugal: 4900 Stück[2], aus Marseille: 28 000 ℔; 1625 aus Portugal: 4042 Stück und 1 Partei; 1632 ebendaher: 480 Quintal (= 75 120 ℔). Im Jahre 1631 kamen in einem Schiffe aus S. Lucar nicht weniger als 5235 Stück.

Die bisher genannten Hölzer sind von rother Farbe; beim Roth- und S. Martensholz ist das zweifellos der Fall; der Name Brasilholz ist allerdings auch auf blaues und gelbes Holz ausgedehnt worden, am festesten haftet er am rothen[3].

Von den blauen Hölzern ist zunächst das unter dem Namen Blauholz erscheinende zu nennen; von diesem wurden nur 1628 aus S. Lucar 2464 Stück eingeführt. Häufiger tritt Campecheholz auf; 1623 kam 1 Partei aus Frankreich, 4696 Quintal und 8200 Stück aus Spanien; 1629 1300 Stück aus Spanien; 1632 550 Quintal aus Spanien.

[1]) Vgl. Passchier Goessens, Arithmetica oder Rechenbuch ꝛc. Hamburg 1601.

[2]) Nach Bohn-Norrmann, I. 247, kommt das S. Martensholz in Stücken von 20—25 ℔ in den Handel.

[3]) Vgl. Hartwich a. a. O. S. 36.

Digitized by Google

Endlich die Hölzer gelber Farbe.

Gelbholz, westindischen Ursprungs, kam aus Amsterdam 1623: 1 Partei, 1632: 2 Parteien; in letzterem Jahre auch aus London 5 Last.

Fustickholz wurden 1632 330 Stück aus London eingeführt.

Spanisch Holz wurde importirt von Spanien:
1623: 7952 Stück und 583 Quintal,
1629: 170 Bund.
Ferner von Amsterdam 1632: 155 Stück und 1 Last. Was man eigentlich genau unter der Bezeichnung „Spanisch Holz" verstand, ist nicht ganz klar; wahrscheinlich sind gemeint alle, ja meist über Spanien bezogenen überseeischen Hölzer; ebenso wurden bekanntlich manche andere, seit den großen Entdeckungen in den Handelsverkehr gekommenen Artikel mit dem Beiwort „spanisch" belegt, obwohl sie ihrem Ursprung nach auf dasselbe keinen Anspruch hatten. —

Von den übrigen Farbemitteln ist zunächst der „Waid" („Wede") zu nennen; diese alte deutsche Farbwaare war in jener Zeit durch die fremden Surrogate schon halb verdrängt. Es kamen seewärts 1629 von Bremen 25 Bund und von Emden 1½ Last, 1632 von Bremen 17½ Faß. Im Jahre 1589 bezog der Färber Lorenz Kron „etzliche weithe zu meiner ferberey dienlich" aus Hessen.[1]

Potasche und Wedeasche kam, wie von Alters her, aus dem Osten:

1628 aus Lübeck: 30 Faß Potasche,
„ Danzig: 470 Faß Potasche und 68 Last Wedeasche,
„ Königsberg: 21 Faß Potasche,
1629 „ Pommern: 10 Faß Potasche, 3 Last Wedeasche,
„ Danzig: 30 Last Potasche und 25 Last Wedeasche,
„ Königsberg: 44 Faß Potasche, 67 Last, 7 Tonnen und 2 Fäßl. Wedeasche.

Asche ohne nähere Bezeichnung:
1628 aus Lübeck: 1 Last,
Stralsund: 6 Last,
Danzig: 20 Last.

[1]) H. St. A.

Digitized by Google

Blau war ein Artikel deutscher Ausfuhr, wurde aber auch importirt, so 1623 von Spanien 2 Tonnen und von Amsterdam 25 Faß („Blausel").

Auch Saflor[1] („Safflör") kam von Amsterdam (1623: 6 Faß).

Wau („Wouw"), zum Gelbfärben, kam aus Amsterdam (1632: 2 Parteien, 6 Packen, 3 Tonnen). Schmack oder Sumack, d. h. die zum Gelbfärben benutzten Theile des Färberbaumes, lieferten:

1623 Niederlande: 206 Ballen, 248 Sack.
Spanien-Portugal: 298 Ballen, 1261 Sack.
1628 Spanien-Portugal: 518 Ballen, 325 Sack.
Marseille: 40 Ballen.
1632 Niederlande: 153 Ballen.
Spanien-Portugal: 259 Ballen, 574 Sack.

Anil und der aus diesem Kraut hergestellte Indigo, welcher den Waid aus seiner Alleinherrschaft verdrängt hatte, wurden aus Spanien-Portugal eingeführt:

1623: 363 Faß, 28 Ballen, 15 „Ferdel" Anil; 3 Ballen, 2 Oxhoft Indigo.
1624: 308 Faß Anil, 9 Fäßlein Indigo.
1628: 76 Kisten, 46 Tonnen, 117 Fäßlein, 3 Sironen Anil.
1632: 186 Kisten, 125 Tönnchen Anil; 3 Kisten Indigo.

Der Indigo war theils ostindischen, theils aber auch schon amerikanischen Ursprungs; so schreiben die Generalstaaten am 2. April 1631 an den Hamburger Rath, daß der Amsterdamer Kaufmann Abraham de Vos im Jahre 1629 an den Hamburger Kaufmann Fredrich Baudis „Indigo Guatimall" gesandt habe[2].

Der Gallus wurde aus seiner levantinischen Heimath über folgende Handelsplätze nach Hamburg befördert:

1629 Amsterdam: 164 Ballen, 27 Sack.
England: 50 Sack[3].
Marseille: 248 Sack.

[1]) Vgl. Hans. Urk. Buch III. 421; Heyd, Geschichte des Levantehandels, II. 645.

[2]) Vgl. Baasch, Beiträge z. Gesch. d. Handelsbeziehungen zwischen Hamburg u. Amerika S. 29. Hartwich a. a. O. S. 13.

[3]) Die hamb. Zollrolle aus dem 16. Jahrhundert erwähnt englischen Gallus.

Digitized by Google

1632 Amsterdam: 95 Ballen, 9 Sack.
Rouen: 14 Ballen.
Cadix: 156 Sack.
Livorno: 16 Ballen.

Grünspan, „Spansch Groen", kam 1632 in 14 Ballen von Cadix, 1629 aber von Marseille in 6 Ballen[1].

Weinstein wurde eingeführt:
1623 aus Bremen: 9 Faß.
Amsterdam: 52 Faß, 25 Tonnen.
Marseille: 106 Tonnen.
1632 Amsterdam: 36 Faß.
Cadix: 85 Faß.
Livorno: 33 Faß.

Krapp und Röthe („Röde"):
1623 Danzig: 65 Ballen Röthe.
Bremen: 1 Partei „Corbemacher Roden", 10 Bund Röthe.
Emden: 2 Ballen Krapp.
Amsterdam: 24 Ballen Krapp.
1629 Bremen: 40 Bund Röthe; 100 Busch „Korvemaker Röden".
Amsterdam: 27 Ballen, 14 Faß, 4 „Cart." Krapp.
1632 Danzig: 10 Faß Röthe.
Bremen: 45 Bund Röthe.
Amsterdam: 6 Faß Röthe, 18 Ballen Krapp.
Rouen: 6 „par Brandt Roden".

Cochenille[2] kam meist aus Spanien-Portugal, nämlich 1623: 73 Fäßlein; 1624: 3 Faß; 1632: 4 Faß, 2 Tonnen; ferner 1624: 1 Faß von Havre und 3 Barrels von London. Zweimal erscheinen auch Orsilien, Orsilla in den Schifferbüchern; beide Male von Madeira („Ili Madera"); 1622: 80 Quintal (= 9560 Pfund); 1629: 200 Sack[3].

[1]) Vgl. Koppmann, Kämmereirechnungen VI. 132.

[2]) 1605 werden einmal aus Sevilla „tria vascula colore vulgo cutzenil, plena" eingeführt.

[3]) Nach Schumann, Die Handlung von Hamburg I. 452, betrug im Jahre 1800 die Einfuhr dieses Mooses nur 75 Faß, 12 Sack.

Digitized by Google

„Granaten-Schellen", Schalen der Granaten, ein beliebtes Färbemittel, kamen 1625 in 7 Fäßchen aus Spanien.

Besonders in der Färberei wurde auch das Vitriol („victril") benutzt. Deutschland besaß in den Goslar'schen Werken eine vorzügliche Quelle dieses Artikels. Doch wurde es auch zur See eingeführt, besonders aus England, welches minderwerthigen Vitriol producirt. Die Einfuhr war die folgende:

Aus England 1623: 180 Oxhoft, 9 Last.
„ 1625: 93 „ 30 „
„ 1628: 240 „ 30 „
„ 1629: 150 „ 25 „
„ 1632: 160 „ 45 „ , 160 Faß.
„ 1633: 40 „ 25 „
Aus Schweden 1632: 80 Tonnen.
„ 1633: 100 Schiffpfund.

Namentlich für die hamburgische Färbeindustrie war auch erforderlich: Alaun. Er wurde importirt aus Amsterdam 1623: 147 Faß; 1632: 52 Faß, 6 Oxhoft; aus England 1629: 30 Last; aus Livorno 1632: 352 Sack.

Farbe ohne nähere Bezeichnung kam:
1624 aus Danzig: 30 Sack.
Amsterdam: 60 Bund, 50 Tonnen, 10 Fäßlein.
1629 Spanien: 3 Packen.
1632 Amsterdam: 12 Tonnen.
England: 30 Tonnen, 4 Packen.
1633 Amsterdam: 30 Tonnen, 10 Ballen.
Frankreich: 14 Oxhoft.
England: 5 Tonnen, 20 Fäßlein.

Kreide wurde importirt aus England 1633: 10 Last und 2 Parteien; sonst meist in uncontrolirbaren Quantitäten, wie 1633 „Krite und Ballast" aus London. Im Jahre 1625 kam auch aus Bremen 1 Last.

Rothe Kreide, „Rodelsteen" wurde 1624 in 20 Tönnchen aus London eingeführt.

Digitized by Google

O.

Wir kommen zu den Südfrüchten[1] und dem übrigen Obst jederlei Art.

Auffallend gering war die Einfuhr von Datteln; nämlich von Malaga 1628: 33 Fäßlein; von Marseille 1629: 3 Kasten; von Amsterdam 1633: 6 Tonnen.

Größer dagegen diejenige von Feigen.[2] Es kamen

1623 von den Niederlanden: 102 Fäßlein,
„ Bremen: 33 Fäßlein, 20 Tonnen,
1624 „ den Niederlanden: 60 Fäßlein, 100 Tonnen, 150 Körbe, 6 Last,
„ London: 300 Fäßlein,
„ Spanien-Portugal: 3174 Fäßlein, 721 Tonnen, 296 Koppel, 8 Last,
1629 „ den Niederlanden: 475 Fäßlein, 5 Last,
„ Spanien-Portugal: 630 Fäßlein,
1632 „ den Niederlanden: 245 Fäßlein, 192 Tonnen,
„ Spanien-Portugal: 115 Fäßlein, 1312 Tonnen,
„ London: 300 Fäßlein.

Limonen oder Lemonen, jetzt meist Citronen genannt, wurden vielfach in gesalzenem Zustande eingeführt. Der Gebrauch dieser Frucht war sehr ausgedehnt, namentlich auch in der Heilkunde. Die Einfuhr betrug:

1623 von Spanien-Portugal: 6000 Stück, 40 Pipen, 12 Faß, 2 Oh.
1632 „ „ „ 10 Oxh., 5 Pipen,
„ Amsterdam: 65½ Pipen, davon 20½ „gesolte",
1633 „ Spanien-Portugal: 34 Oxhoft „gesolte".

Außerdem kam 1633 von Amsterdam „Lemonensafft", ohne Quantitätsangabe.

---

[1]) Ueber den Verkauf von Südfrüchten in Hamburg vgl. Rüdiger, Hamb. Zunftrollen, S. 53 f. Darnach durfte man „utherhalff des Kramerambtes" folgende „materialien" nur in den beigenannten Maaßen verkaufen, die also gewissermaßen den Verkehr en gros bezeichneten: „rosin by korven, figen by korven, tonnenfigen by tonnen, plummen by huxhoveden."

[2]) Ueber älteren Feigenhandel vgl. Stieda in der Zeitschrift des Ver. f. lüb. Gesch. VI. 205 ff.

Digitized by Google

Die Einfuhr von Rosinen war die folgende:

1629 Emden: 6 Körbe[1].

Spanien-Portugal: 33278 Körbe, 3791 Fäßlein, 865 Tonnen, 94 Last.

1632 Amsterdam: 30 Körbe.

Dünkirchen: 700 Körbe.

London: 150 Körbe, 50 Fäßlein.

Spanien-Portugal: 8296 Körbe, 1700 Faß, 22 Last.

1633 London: 150 Körbe.

Spanien-Portugal: 6960 Körbe, 983 Fäßlein.

Vornehmlich aus Malaga wurden Rosinen, auch „uvae passae" genannt, versandt. Unterschieden werden blaue und lange Rosinen.

Corinthen kamen

1629 aus den Niederlanden: 6 Last, 38 Bote, 169 Faß, 15 Sack, 71 Quardeelen.

von Marseille: 10 Bote.

1632 aus den Niederlanden: 17 Bote, 10 St., 26 Faß, 6 Quard.

aus London: 5 Last.

Im Jahre 1633 kamen auch aus Venedig 270 kleine Fäßlein.

Namentlich aus Frankreich, wie noch heute, kamen Pflaumen, und auch die aus den Niederlanden und Emden bezogenen werden theilweise französischen Ursprungs gewesen sein. Die französischen Pflaumen galten als Heilmittel; und der Physicus Böckel schreibt 1597 in der „Pestordnung der Stadt Hamburg" Seite 54 „Die sauren Pflaumen, welche aus Frankreich anhero bracht werden, sind auch nicht zu verachten, wann die mit ein wenig Wein zugerichtet und täglich zur Fürsorge gebraucht werden." Die Einfuhr betrug:

1629 aus Emden: 3 Faß.

Niederlande: 181 Oxh., 132 Faß, 6 Tonnen, 79 Quard.

Frankreich: 171 Oxh., 76 Faß, 143 Quard.

1632 aus Emden: 18 Faß.

Danzig: 2 Säckchen.

Niederlande: 26 Oxh., 61 Faß, 25 St., 140 Quard.

Frankreich: 52 Oxh., 99 St., 161 Quard.

[1]) Nach der Zollrolle aus dem 16. Jahrhundert wurden Rosinen verzollt in Oxhoft, Tonnen von 4 Körben, Tonnen Schmalband.

Digitized by Google

Brünellen kamen 1632 in 3 Fäßlein aus Cadix.

Kastanien lieferte Frankreich 1623: 10 000 ℔, 300 Tonnen, 1629: 2000 ℔, 34 Tonnen, 100 Pipen; dann die Niederlande 1623: 7000 und 88 560 ℔; 1629: 45 800 ℔, 4 Sack, für 450 ℒ.

Nüsse kamen von Frankreich 1623: 210 000; 1629: 30 000; von England 1623: 12 Tonnen; von den Niederlanden 1623: 20 000 und 36 Tonnen; von Dänemark 1629: 84 Tonnen; von Schweden 1629: 46 Tonnen; von Norwegen 1629: 36 Tonnen. Unterschieden werden Wall- und Haselnüsse; meist fehlt eine nähere Angabe.

Endlich lieferte noch Spanien Aepfel; 1623 wurden 4000, 1624: 1000, 1625: 100 000 Stück, 1629: 100 Tonnen eingeführt.

Zu den eingemachten Früchten, die seewärts nach Hamburg kamen, gehören zunächst die unter dem Namen „Conserva" in unseren Schifferbüchern auftretenden Früchte. „Conserva" kamen aus Spanien-Portugal 1623: 26 Fäßlein und 20 Tönnchen; 1628: 33 Fäßlein, 6 Tönnchen; aus Madeira[1] 1623: 46 Fäßlein; 1625: 340 Tönnchen („eingelegt Gutt"), 1634: 338 Fäßchen. Aus Danzig wurden 1623 „50 Putten ingelecht gutt" eingeführt.

Das unter dem Namen „Regal" in den Handel kommende Confect[2] kam 1629 in 3 Fäßlein aus Spanien-Portugal.

Marmeladen, die ebenfalls aus Spanien (1629: 2 Kisten) und Madeira (1634: 2 Kisten) kamen, empfahl auch der Physikus Böckel in seiner erwähnten Pestordnung, indem er hinwies auf die „Hispanische Marmalada", die „in Zeit der Noth dem Krancken zur stärckung des Magens und Hertzens mügen gereicht werden."

Succade[3] wurde aus Madeira geliefert; 1625: 3 Kasten „dröge Succaten"; 1634: 5 Fäßlein und 8 Kisten „dröge".

[1]) Vgl. Pigafetta, Relatione del Reame di Congo & delle circonvicine contrade. Tratta dalli Scritti etc. di O. Lopez Portoghese. Roma (1591) S. 1, über Madeira „Vino, che in grandissima copia nasce in quell' Isola & forse de migliori del mondo — & d'altre confetture & conditi di zuccaro, che ivi molti & per eccellenza si lavorano".

[2]) Schiller-Lübben, s. v. „Regal"; vgl. auch Müller, Geschichte der hamb. Apotheken S. 30.

[3]) Eine Ausgabe für „sucat" in den Kämmereirechnungen 1554 (Koppmann VI. 572).

Digitized by Google

P. Gewürze, Drogen, Kolonialwaaren[1].

An der Spitze der Gewürze steht der Pfeffer. Es wurden eingeführt:

1623 von Spanien-Portugal: 52 Sack.
„ England: 780 Sack, 255 Ballen.
„ den Niederlanden: 16 Sack, 129 Ballen, 1 Packen.
1629 „ Spanien-Portugal: 155 Sack, 23 Ballen, 2 Packen.
„ England: 37 Sack, 32 Ballen, 74 Packen.
„ den Niederlanden: 119 Sack, 1259 Ballen, 149 Packen, 50 Pfund.
„ Emden: 2 Packen.
1632 „ Spanien-Portugal: 235 Sack, 53 Ballen.
„ England: 42 Sack, 138 Ballen, 6 Packen.
„ den Niederlanden: 18 Sack, 365 Ballen, 61 Packen, 200 Pfund.
„ Bremen: 20 Ballen, 4 Packen.

Dieser Pfeffer wird theils asiatischen, theils brasilianischen Ursprungs gewesen sein; schon die Zollrolle aus dem 16. Jahrhundert nennt „Versillien Peper". Aus Dieppe kam z. B. 1624: ½ Quintal „bresil peper". Ostindischen Pfeffer bezog im Jahre 1589 der Hamburger Kaufmann Cornelius de Hertoge aus Lissabon[2].

Im Jahre 1623 kamen von Enkhuizen 5 Sack und 21 Ballen ‚peperstoff".

Cardemom kam 1632 in 24 Ballen von Lissabon.

Caneel lieferte:

1624 Spanien-Portugal: 61 Ballen, 28 Viertel, 1 Kiste.
1628 Spanien-Portugal: 97 Ballen, 50 Viertel.
1629 Spanien-Portugal: 142 Ballen, 14 Fäßlein.
Canarische Inseln: 8 Ballen.
1632 Spanien-Portugal: 204 Ballen.
Amsterdam: 1 Ballen.

---

[1]) Ueber Gewürze und Gewürzhandel vgl. Heyd, Geschichte des Levantehandels im Mittelalter II. und Geering, Kölns Colonialwaarenhandel vor 400 Jahren (Mittheilungen aus dem Stadtarchiv von Köln, herausg. von K. Höhlbaum. Heft 11).

[2]) Zeitschrift des histor. Vereins für Schwaben u. Neuburg, 13. Jahrgang 1886, S. 134. — Ueber amerikanischen Pfeffer vgl. auch Hartwich, Die Bedeutung der Entdeckung von Amerika für die Drogenkunde. S. 29 ff.

Digitized by Google

In den Dokumenten von 1605 erscheint dieses Gewürz unter dem Namen „Cinamom".

Ingwer kam:

1624 aus Spanien-Portugal: 1081 Sack, 62 Faß, 180 Ballen.
1628 aus Spanien-Portugal: 578 Sack, 36 Tonnen, 17 Fäßlein.
1629 aus Spanien-Portugal: 654 Sack, 28 Ballen.
Terceira: 47 Fäßlein.
Canarische Inseln: 50 Tonnen.
1632 aus Spanien-Portugal: 322 Sack.

Anis lieferten:

1623 die Niederlande: 49 Ballen.
1629 die Niederlande: 911 Ballen, 289 Sack, 10 Faß, 800 Pfund, für 40 ℔.
Emden: 2 Ballen.
Marseille: 21 Ballen.
1632 die Niederlande: 325 Ballen, 19 Sack, 4 Faß.
Spanien-Portugal: 8 Sack, 4 Faß.

Kümmel (meist „Comyn" genannt; nur einmal erscheint das Wort „Kummel") wurde eingeführt:

1623 aus Amsterdam: 25 Ballen, 20 Sack.
Frankreich (Marseille): 33 Ballen, 73 Sack.
1629 aus Amsterdam: 187 Ballen, 70 Sack, 11 Faß.
Marseille: 79 Ballen.
Spanien-Portugal: 16 Sack, 4 Bult.
1632 aus Amsterdam: 110 Ballen, 36 Faß.
Livorno: 60 Sack.

Muscaten kommen nur einmal vor, von Amsterdam 1629: 1 Faß;[1] ebenso Coriander nur 1634 aus Venedig 20 Sack; auch Safran („Saffer"), dies sehr werthvolle Gewürz, nur 1624 mit 9 Faß aus Amsterdam.

Kappern (Cappers) kamen:

1623 aus Amsterdam: 24 Oxh., 8 Faß, 13 Ou.
Spanien-Portugal: 2 Fäßlein.
1629 aus Marseille: 74 Quartron (= 1850 ℔).
1632 aus Livorno: 44 Oxh.

[1] „Moschatenblomen", das Viertel Pfund zu 36 ß, werden 1629 von Hamburg nach Braunschweig gesandt (Hans. Gesch. Blätter, Jahrg. 1887, S. 138).

Digitized by Google

Im August 1605 ging an der Elbmündung ein von Genua kommendes Schiff zu Grunde, dessen Ladung u. A. „tria vasa Genuensibus capparis et tria vasa Majorensibus capparis plena“ enthielt.

Lorbeeren oder Bakeler:

1623 Amsterdam: 2 Parteien,
Spanien-Portugal: 2 Parteien, 2778 Alquer[1],
1629 Spanien-Portugal: 8 Sack, 400 Alquer,
Madeira: 180 Sack.

Im Jahre 1635 brachte ein Schiffer aus Madeira 300 Sack Lorbeeren, bestimmt für Gabriel Gomes, Kaufmann in Glückstadt[2].

Von Cadix kamen 1628 7 Pipen Galanga, ein Gewürz ostasiatischer Herkunft, das als Heilmittel benutzt wurde.

Ein anderes Arznei-Gewürz, die Sarsaparille, sowohl europäischen wie auch amerikanischen Ursprungs[3], wurde importirt von Spanien-Portugal 1632 in 135 Sack, 30 Packen, 5 Seronen.

Johannisbrot oder Carobi — beide Bezeichnungen erscheinen in den Schifferbüchern — kam 1628 in 10 Ballen von Livorno, 1633 in 20 Boten von Venedig.

Von Räuchermitteln werden genannt Myrrhen (1629: 2 Ballen aus Marseille) und Weihrauch („Wyrogk“); von letzterem kamen 1629 3 Ballen aus Marseille, 1633 aus Lissabon 2 Fäßlein.

Viele dieser Gewürze waren Heilmittel und somit Apothekerwaaren[4]. Mehrfach sehen wir in jener Zeit das Inland aus Hamburg Apothekerwaaren verschreiben; so bat 1645 der Rath von Perleberg den Hamburger Rath um zollfreie Durchfuhr von „medicamenten und materialien“ für die Verproviantirung der zerstörten Officin[5]. Im Jahre 1651 ließ Herzog Friedrich von Schleswig-Holstein Materialien, Gewürz und Getränke für seine Apotheke aus Hamburg holen[6]. — Selbst Bremen hatte 1608 sich Apothekerwaaren aus Hamburg kommen lassen.

---

[1]) Alquer = Alqueira; 220 Alquer waren 1 Amsterdamer Last.
[2]) H. St. A. Zollsachen.
[3]) Vgl. Hartwich a. a. O., S. 43 ff.
[4]) Vgl. Böckel's Pestordnung der Stadt Hamburg, 1597, passim.
[5]) In den Kriegswirren sei u. A. auch die Apotheke zerstört „undt seidhero mancher guetter menß auß mangel der medicamenten sowol in unsser ruinirten Stadt, alß im gantzen Craiß das leeben einbüessen müssen“. H. St. A.
[6]) H. St. A.

Digitized by Google

Mandeln wurden eingeführt:

1623 aus den Niederlanden: 67 Ballen, 23 Faß, 8 Tonnen, 8 Viertel, 9 Sack.
Dieppe: 1 Quartron (= 25 ℔).
Marseille: 330 Sack.
England: 30 Ballen.

1632 Niederlande: 168 Ballen.
Spanien-Portugal: 103 Sack, 12 Faß, 90 Körbe.
Livorno: 22 Sack.
England: 66 Ballen.

Auch Wachholderbeeren, die mit Branntwein übergossen ein stärkendes Heilmittel darboten, sind hier zu nennen. Im Jahre 1629 kam ½ Last „Machandelnberen" aus Bremen.

Orangenschale („Oranien Schelle") kam 1633 aus Amsterdam in 16 Ballen.

Als Apothekerwaare zu betrachten ist schließlich das Süßholz, das in den Schifferbüchern unter dem Namen Lakritzenholz erscheint. Im Jahre 1633 wurden aus S. Lucar 150 Quintal eingeführt; sonst wird es in der genannten Quelle nicht erwähnt. Uebrigens galt das spanische Lakritzenholz und der aus ihm gewonnene Saft als ganz besonders vortrefflich[1].

Im Allgemeinen „Specerei" wird 1632 aus England in 5 Oxhoft eingeführt. —

Für den Salzhandel war Hamburg ein wichtiges Emporium; an der Bayenfahrt nach der französischen Westküste hatten die Hamburger früh theilgenommen. Mit Seesalz, namentlich aus Frankreich und Portugal, versorgte Hamburg Deutschland tief ins Innere hinein. Französisches Baiensalz ließ Kurfürst August von Sachsen 1579 und 1580 in Hamburg aufkaufen, und zwar 1900 Last, die Last zu 8¼—8½ Thaler[2]; ebenso seine Nachfolger[3]. Im Jahre 1650 bat Kurfürst Johann Georg von Sachsen den hamburgischen Rath um die Erlaubniß zur Durchfuhr von

[1] Vgl. Pomet, Bohn-Norrmann, Marperger a. a. O.

[2] Falke, Geschichte Kurf. August von Sachsen in volkswirthschaftlicher Beziehung. S. 305.

[3] So ließ 1606 und 1611 Christian II. je 300 Last, 1612 Joh. Georg 600 Last aufkaufen, u. öfter. H. St. A.

Digitized by Google

Boysalz, da sein Gubener Salzsiedewerk ganz zerstört sei[1]. Und spanisches Salz führte der Hamburger Schiffer von Hamburg nach Gottland, um Gottlandischen Theer als Rückfracht zu laden. In der Epoche unserer Schifferbücher versorgten namentlich Spanien-Portugal den hamburgischen Markt mit fremdem Salz. Es wurden eingeführt:

1623 aus Spanien-Portugal: 111 510 Tonnen[2].
Madeira: 1620 Tonnen.
1625 aus Spanien-Portugal: 11 052 Tonnen.
Frankreich: 540 Tonnen, 4 Oxhoft.
Enkhuizen: 1674 Tonnen.
1629 aus Spanien-Portugal: 26 721 Tonnen.
Brouage[3]: 396 Tonnen.
England: 1560 Tonnen.
Amsterdam: 540[4] Tonnen.
Glückstadt: 120 Tonnen.
Friedrichstadt: 132 Tonnen.
1632 aus Spanien-Portugal: 31 212 Tonnen.
Livorno: 780 Tonnen.
1633 aus Spanien-Portugal: 38 286 Tonnen.
Also Summa: 1623: 113 130 Tonnen.
1629: 29 469 „
1632: 31 992 „
1633: 38 286 „

Sonst kam namentlich Salz aus der Altmark, Havel und Elbe als Transportweg benutzend, nach Hamburg. —

Einer der wichtigsten Importartikel Hamburgs in jener und späterer Zeit ist der Zucker. Schon seit dem Ende des 16. Jahrhunderts bestanden in Hamburg Zuckersiedereien, welche die importirte Rohwaare raffinirten und zum weiteren Versand zubereiteten[5]; die Zollrolle aus dem 16. Jahrhundert nennt unter den seewärts gehenden Waaren „refrenirten" Zucker, und 1595 wird „refreuat Zucker" erwähnt[6].

[1]) H. St. A.

[2]) Die Last spanischen Salzes hat 18 Tonnen. Im Jahre 1631 kommen einmal aus Oporto „4000 Fanegen solt"; dabei steht die Bemerkung „ist 8 Last".

[3]) „Browasie", südlich von Rochefort.

[4]) Bezeichnet als „S. Lucas-Salz" (30 Last = 540 Tonnen).

[5]) Vgl. auch C. Ampfinck, Die hamb. Zuckerbäcker in „Aus Hamburgs Vergangenheit". 1. Folge. S. 209 ff.

[6]) Rüdiger a. a. O., S. 54.

Digitized by Google

Die Einfuhr fand zum allergrößten Theil aus Portugal statt; der Zucker wird meist westindischen Ursprungs gewesen sein; darauf deutet schon die mehrfach erscheinende Bezeichnung „S. Thomas-Zucker". — Aus den Schifferbüchern ergiebt sich Folgendes:

Von:	1622	1623	1625	1629	1632	1633
Bremen	—	—	—	—	2 F.	—
Amsterdam .	—	15 K., 2 F.	13 F.	57 K., 38 F., 12 C.	101 K., 7 F.	166 K., 22 F.
England.....	—	—	—	120 K.	7 K.	50 K.
Frankreich ..	—	9 K.	—	—	—	—
Spanien Portugal ..	9 444 K., 17 277 B., 89 P., 4 Orh.	10 898 K., 29 025 B., 45 P.	2 923 K., 2 499 B., 154½ P.	3 955 K., 200 B., 156 P., 3 C.	933 K., 8 P., 1 C.	896 K.
Terceira[1]	—	—	—	208 K.	—	—
Madeira.....	260 K.	—	287 K.	895 K.	—	—
Canar. Inseln	—	83 K.	—	380 K.	—	—
S. Johan Michel	—	14 K., 13 403 B., 19¼ P.	—	—	—	—
Summe	9 704 K., 17 277 B., 89 P., 4 Orh.	11 019 K., 42 428 B., 2 F., 64¼ P.	3 210 K., 2 499 B., 154½ P., 13 F.	5 615 K., 200 B., 38 F., 15 C.	1041 K., 9 F., 8 P., 1 C.	1 112 K., 22 F.

[1] Auf den Azoren, Canarischen Inseln und Madeira wurden schon im 15. Jahrhundert Zuckeranpflanzungen begonnen; von hier aus wurde das Zuckerrohr nach Brasilien verpflanzt (vgl. v. Lippmann, Geschichte des Zuckers. S. 249, 294; auch Schiller-Lübben, unter „Kanarge".

Digitized by Google

In dieser Zusammenstellung bedeuten K. = Kiste, F. = Faß, B. = Brod, P. = Pipe, Oxh. = Oxhoft, Q. = Quardeel. Leider sind diese zahlreichen Quantitätsangaben nicht auf eine zu reduciren. Die Brode werden etwa 6—10 ℔ schwer gewesen sein[1]. In der hamburgischen Zollrolle von 1548 und ihren Ergänzungen werden Faß, Pipe und Tertz Zucker gleichwerthig behandelt.

Merkwürdig ist die bedeutende Abnahme des Imports nach dem Jahre 1629.

Im Jahre 1624 (vom 24. März an) kamen allein aus Spanien-Portugal nach Hamburg: 8241 Kisten, 6649 Broden, 23 Pipen Zucker.

Auch die Kandis genannte Art des Zuckers ward eingeführt, so aus Amsterdam 1633: 36 Kisten[2].

Honig, in früherer Zeit das Surrogat des Zuckers und noch lange neben dem Zucker in Gebrauch, kam aus den Niederlanden und zwar 1623: 60 Tonnen, 1633: 69 Tonnen und 2 Faß, während 1632 aus Bremen 54 Tonnen kamen.

Die Zuckerlösung, welche man Syrup nannte und nennt, kam aus Spanien und zwar 1628: 142 Oxhoft, 424 Quardeelen; 1629: 47 Qu.; 1633: 4 Oxh., 35 Qu.

Auch die Manna gehört hierher; dieser meist aus Sicilien bezogene süße Baumsaft kam über Venedig nach Hamburg, so 1633 in 1 Faß und 8 Tönnchen.

Reis wurde eingeführt:

1623 aus den Niederlanden: 171 Sack, 236 Ballen.
Marseille: 720 Sack.

1625 Niederlande: 64 Sack, 455 Ballen.
Marseille: 69 Ballen.
Venedig: 606 Sack.

---

[1]) Vgl. v. Lippmann a. a. O., S. 250., 354. — Ich möchte an dieser Stelle einen Lapsus berichtigen, der mir in meiner Schrift über die Islandfahrt S. 92 begegnet; ich habe dort Zucker als deutschen Exportartikel nach Island genannt; die dafür citirte Urkundenstelle läßt eine solche Deutung aber nicht zu.

[2]) Kisten von etwa 120 ℔ (vgl. Koppmann in Hans. Geschichtsblättern, Jahrg. 1874, S. 157, Anm. 1).

Digitized by Google

1629 Niederlande: 219 Sack, 549 Ballen,[1] 100 Boten, 6 Faß.
England: 20 Sack.
Marseille: 20 Sack.
1632 Bremen: 10 Sack.
Niederlande: 72 Sack, 574 Ballen.
England: 80 Ballen.
Frankreich: 190 Sack, 19 Ballen.
1633 Niederlande: 25 Sack, 383 Ballen, 50 Boten.
Marseille: 985 Sack.
Venedig: 166 Ballen.

Gesammteinfuhr 1623: 891 Sack, 236 Ballen.
1629: 259 Sack, 549 Ballen, 100 Boten, 6 Faß.
1632: 272 Sack, 673 Ballen.
1633: 1010 Sack, 549 Ballen, 50 Boten.

Reis war eine schon früh nach Deutschland importirte Waare und gehörte zu den häufigsten Rückfrachtartikeln bei dem Verkehr zwischen dem deutschen Süden und den Häfen an den deutschen Strommündungen[2]. Die Einfuhr dieses Artikels nach Deutschland wird im Wesentlichen wohl noch vom Süden her stattgefunden haben. —

Gegen Ende des 16. Jahrhunderts war der Taback zuerst nach Deutschland gekommen, zunächst als Heilmittel. Den Hamburger Wand- und Tuchmachern wurde schon 1595 in einer Morgensprachordnung verboten[3] „up der morgensprache tobak tho brucken, vel weniger tho drincken"; dagegen findet sich der Taback in den Rechnungen der Hamburger Reepschläger erst seit 1680[4]. In Holland und Köln entstanden die ersten Anpflanzungen 1613 bezw. 1631; während des großen Krieges hat sich der Tabackgenuß schnell über das Reich verbreitet[5].

[1]) In der Zollrolle aus dem 16. Jahrhundert wurden 1 Pipe, 1 Bote und ½ Faß Reis gleichwerthig behandelt; ferner wird verzollt nach „1 kleine bale Rises odter Sack Rises van 100 ℔."

[2]) Vgl. Geering, Handel und Industrie der Stadt Basel, S. 140, 350 u. ö.

[3]) Rüdiger a. a. O., S. 312.

[4]) Schrader in „Aus Hamburgs Vergangenheit, herausg. von K. Koppmann. 1. Folge", S. 180.

[5]) Vgl. Beer, Welthandel II., 100 ff.; Geering, Handel und Industrie von Basel, S. 579 f. Hartwich, Die Bedeutung der Entdeckung von Amerika für die Drogenkunde, S. 20. Vgl. auch meine Beiträge ꝛc. in der Festschrift der Hamb. Amerikafeier, S. 28.

Digitized by Google

Aus unseren Schifferbüchern ergeben sich folgende Einfuhren:

1623 Spanien-Portugal: 11 Oxh., 14 Kisten, 11 Faß, 14½ Pipen, 11 Tonnen.

1629 Spanien-Portugal: 48 Kisten, 162½ Faß, 94 Tonnen, 30 Rollen, 27 Quardeel.
Terceira: 9 Rollen,
Madeira: 164 Rollen.
England: 1 Oxh., 14 Pipen.
Amsterdam: 1 Kiste, 1 Päckchen.
Rußland: 63 Rollen, 1 Kiste.

1632 Spanien-Portugal: 132 Faß, 14½ Faß, 22 Tonnen, 3 Quardeel.
England: 1 Faß, 28 Rollen.
Amsterdam: 1 Kiste.

1633 Spanien-Portugal: 896 Kisten.
Amsterdam: 166 Kisten, 22 Faß.

Dieser Taback wird meist brasilischen Ursprungs, der aus England importirte vielleicht virginischer gewesen sein. —

Elefantenzähne, die unter Kolonialwaaren erwähnt werden mögen, wurden nur 1632 importirt und zwar aus Bremen in 2 Packen, aus Amsterdam 2 Körbe.

Q.

Leim wurde eingeführt:
1623 von Emden: 1 Faß, 2 Körbe.
von den Niederlanden: 600 ℔.
1629 von Emden: 1 Faß.

Doch wurde auch Leim exportirt, so nach Spanien.

Gummi kam 1623 von Dieppe in 14 Quardelen, 1632 von Amsterdam in 6 Faß, 1633 von Rouen in 21 Oxhoft.

Lack lieferte Spanien-Portugal 1623: 2 Tonnen, 5 Fäßlein, 2½ Pipen.

1 Tonne „brunrodt", eine dunkelrothe Masse zum Verschmieren der Fugen,[1] kam 1624 aus Groningen.

---

[1]) Höhlbaum, Buch Weinsberg II, 387 s. v. brun.

Digitized by Google

R.

Papier war ein deutscher Ausfuhrartikel.[1] „Fasciculi papyraei, vulgo Reißpapier" aus dem Lüneburgischen stammend, wurde im Jahre 1605 mehrfach von Hamburg nach Spanien ausgeführt. In Hamburg selbst hat allerdings die Papierfabrikation erst später, im 18. Jahrhundert, begonnen; im übrigen Deutschland, namentlich im Süden und in Sachsen, blühte dies Gewerbe schon lange; in Hölzeruklinken in Holstein hatte Barbara Rantzau eine Papiermühle; das Fabrikat derselben wurde sogar von Hamburg nach Holland gesandt. Daneben wurde aber auch fremde Waare, namentlich holländische und englische, eingeführt. Nach den Schifferbüchern kamen zur See nach Hamburg:

1623 aus Amsterdam: 18 Ballen, 54 Busse.[2]
aus Bremen: 20 Ballen, 6 Busse, 1 Partei.
1625 aus Amsterdam: 19 Ballen.
aus Bremen: 2 Faß, für 100 ℔.
1629 aus Amsterdam: 2 „bißlein", etlich.
aus Bremen: 100 Ballen, 74 Bund, 9 Päckchen, 2 Tonnen.
1632 aus Frankreich: 21 Ballen, 31½ Packen, 1000 Remen, „etlich loß."
1633 aus Frankreich: 6 Ballen, 500 Remen.

Besonders genannt wird „groff papier", das 1624 aus Bremen kam.

Makulatur („Makeltur"), ein Artikel, der im älteren deutschen Papierhandel öfter erscheint,[3] wurde 1629 von Bremen in 50 Ballen, 45 Bund und „etlich" nach Hamburg geführt.

Spielkarten wurden aus Frankreich importirt:

1624: 1 Partei.
1628: 2 Parteien.
1629: 3 Tonnen.

---

[1]) Vgl. F. H. Meyer, Papierfabrikation und Papierhandel (Archiv für Geschichte des deutschen Buchhandels XI. 283 ff.). Im Jahre 1588 wurden dem Hamburger Kaufmann Thomas Himmersohn oder Hummerssohn von einem Schuldner in Prag 69 Ballen Papier in Zahlung gegeben, a. a. O. S. 315. Ueber späteren Hamburger Papierhandel vgl. Archiv II. 254 ff.

[2]) Die Bedeutung des Maaßes „Busse" im Papierhandel ist mir ebenso wenig bekannt wie die der „Remen".

[3]) Archiv a. a. O. XI. 319 ff.

Digitized by Google

S.

Carden, Cardendisteln, in den Schifferbüchern meist „Karten" genannt, wurden meist in Ballen eingeführt; sie wurden beim Tuchmachergewerbe benutzt[1]; mehrmals werden sie gradezu als „Wandtbereder Karten" bezeichnet. Namentlich Rouen versorgte den Markt[2]. Im April 1604 empfing der Hamburger Kaufmann Peter von der Strate aus Rouen 20 „balas dipsaconibus plenas, vulgo Carten, quibus panni praeparatores in praeparandis pannis utuntur". Aus den Schifferbüchern ergiebt sich folgendes: Es lieferte 1623 Frankreich: 256 Ballen, 1 Fäßlein.
Niederlande: 14 Ballen.
1625 Frankreich: 279 Ballen.
1628 Frankreich: 42 Ballen.
1629 Niederlande: 1½ Dutzend.
1632 Frankreich: 93 Ballen.
1633 Frankreich: 294 Ballen.
Niederlande: 30 Ballen, 20 Packen.

Wandbereiter-Scheren kamen mit den Carden zusammen aus Rouen; so empfängt der Kaufmann Peter von der Strate 1604 von dort 6 „balas forcipum plenas vulgo Wandtbereder scheren" und verkäuft sie in Hamburg, Stade und Bremen, „exceptis duabus sarcinis forcipum, quae hinc Ambstelrodamum, ut ibidem alienarentur, transmissae essent". Aus Bremen kam 1625 ein Korb mit diesem Artikel.

T.

Innerhalb des hamburgischen Waarenhandels nimmt eine eigenthümliche Stellung ein der Verkehr mit Kriegsmaterialien. Grade in der Zeit, welche unserer Behandlung unterliegt, waren Kriegsmaterialien mehr denn je ein wichtiger Gegenstand des Transports. Bereits vor dem großen Kriege hatte Hamburg mit Kriegsmaterial einen gefährlichen Handel getrieben und nament-

[1]) Vgl. Rüdiger, Hamb. Zunftrollen. Glossar s. v. „Karte".
[2]) In dem angeführten Buch von Gosselin, das sonst werthvolle Beiträge zur Geschichte des Waarenhandels bietet, findet sich merkwürdigerweise über diesen Ausfuhrartikel Rouen's nichts.

Digitized by Google

lich Spanien damit versorgt; die Königin Elisabeth hatte sich bitter darüber beklagt. Noch im Jahre 1606 verkaufte der Hamburger Johann Heins 2700 Flinten nach Spanien[1].

Im 30jährigen Kriege fanden derartige Sendungen zur See zahlreich statt und veranlaßten einen scharfen Wachdienst seitens der Engländer in der Nordsee und im Kanal[2]. Manches vollbeladene Schiff der Hansestädte ist den britischen Kapern als Beute zugefallen.

Hinsichtlich der ausgeführten Quantitäten lassen uns nun unsere Schifferbücher im Stich. Die Einfuhren waren folgende:

1) Pulver.

1622 von Amsterdam: 20 Faß.
1623 „ Amsterdam: 230 Faß, 300 Tonnen, 20 000 ℔
„ Königsberg: 1 Tonne.
1624 „ Amsterdam: 102 Faß, 153 Tonnen, 20 Viertel.
„ Enkhuizen: 9 Tonnen.
1625 „ Amsterdam: 135 Faß.
„ Bremen: 20 Faß.
1628 „ Amsterdam: 25 Tonnen.
1629 nichts.
1632 von Amsterdam: 3 Fäßlein.
1633 nichts.

2) Blei.

1622 von Amsterdam: 20 Stück[3].
„ Danzig: 900 Centner.
„ Newcastle: 26 Schiffpfd.
1623 „ Amsterdam: 1 Partei.
„ der Eider: 172 Stück.

---

[1]) Gallois, Hamb. Chronik II. 1286.

[2]) Das ergiebt sich aus englischen Quellen; vgl. auch Kong Christian IV. egenh. Breve, udg. ved Bricka og Fridericia, 1641, S. 84, wo der König schrieb, er habe gehört, daß der portugiesische Gesandte 400 000 Dukaten mitgebracht habe, um für seinen König Schiffe und Munition in Hamburg zu kaufen. — Sogar der König von Frankreich verschrieb sich 1645 aus Hamburg 5000 Pfund Blei. H. St. A. Zollsachen.

[3]) Im Jahre 1653 wogen in Hamburg 270 Stücke Blei, die zur dortigen Munition gehörten, ca. 33040 ℔, 1 Stück also ca. 120 ℔, vgl. Gaedechens, Das Hamb. Militär bis zum Jahre 1811, (Zeitschr. d. Ver. f. Hamb. Gesch. VIII S. 552).

Digitized by Google

1623 von Danzig: 2000 Centner, 128½ Last.
von England: 170 Stück, 60 Schiffpfd.
1624 von Amsterdam: 1 Last.
von Danzig: 7½ Last.
von Newcastle: 48 Stück, 118 Schiffpfd.
1625 von Danzig: 80 Stück, 21 Last.
von England: 468 Stück, 240 Schiffpfd., 21 Last, 1 Partei.
1628 von England: 750 Schiffpfd.
1629 von England: 50 Schiffpfd., 140 Stück.
1630 von England: 100 Stück, von Danzig 1 Last.
1631 von Danzig: 3 Last, von Newcastle: 20 Schiffpfd.
1632 von Danzig: 1 Last, von England: 690 Stück.
1633 von Danzig: 100 Centner, von England: 717 Stück, 400 Schiffpfd.

Die hieraus sich ergebende Thatsache, daß für fremdes Blei der Hauptlieferant England war, wird beleuchtet durch das anderweitig bekannte Factum, daß Kurfürst August von Sachsen Blei in England kaufen und nach Hamburg führen ließ[1].

3) Kugeln.
1622 von Bremen: 1000.
1623 von Amsterdam: 1400 und 150 Tonnen.
1624 nichts; 1625 von Bremen: 1000.
1628 nichts; 1629 von Amsterdam: 10 Schiffpfd.
1631 von Norwegen: 4 Faß.
1632 nichts; 1633 von Schweden: 150 Schiffpfd.

4) Salpeter.
1622 von Stettin[2]: 8 Faß, von Danzig: 94 Faß.
1623 von Danzig: 20 Faß.
1624 von Danzig: 10 Faß.
1625 von Danzig: 9 Faß.
1628 nichts.
1629 von Königsberg: 16½ Faß.
1630 von Danzig: 4 Faß.

[1]) Falke, Gesch. Kurf. Aug. v. Sachsen, S. 297.
[2]) 160 Centner „pommerschen Salpeter" bezog Barbara Rantzau auf Hölzernklinken im Jahre 1595 aus Lübeck (Handschrift der Commerzbibliothek).

Digitized by Google

1631 von Danzig: 12 Faß, von London: 6 Faß.
1632 von England: 12 Faß.
1633 von Amsterdam: 4 Tonnen.

5) Schwefel.
1622 von Amsterdam: 14 Oxh., 13 Tonnen.
1623 nichts.
1624 nichts.
1625 von Venedig: 81 Kisten.
1628 von Amsterdam: 10 Oxh.
1629 von Amsterdam: 150 Busch.
1632 von Amsterdam: 58 Oxh., 57 Kisten, 20 Viertel.
1633 nichts.
1634 von Venedig: 55 Kisten.

6) Lunten.
1622 nichts.
1623 von Amsterdam: 3 Parteien, 19 Faß, 37 000 ℔.
1624 von Amsterdam: 1 Partei.
1625 von Amsterdam: 2 Parteien, von Bremen: 1 Partei.
1628 von Amsterdam: 1 Last.
1629 nichts.
1630 von Amsterdam: 17 Last, 13 Parteien, 20 000, 503½ Bund, 40 Busch.
1631 von Amsterdam: 9 Parteien, 360 Bund.
1632 von Amsterdam: 44 000 ℔, 7 Faß, 15 Parteien.
1633 von Amsterdam: 16 Parteien, 16 Last, 12 Faß, 200 Buß, 100 Bund, 600 ℔.

7) Goetlinge.[1]
1622 von Bremen: 176.
von Emden: 2.
1623 von Bremen: 56.
1624 von Bremen: 10.
1625 von Bremen: 104.
1628 nichts.
1629 von Stralsund: 26.

[1]) Götling, Göteling sind kleine Geschütze; nach Cornelius Kilianus Dufflanus, Etymologicum Teutonicae linguae (Antwerp. 1599): „vas fusile et formentum fusile; fusilis bombarda.“ Letzteren Nachweis verdanke ich Herrn Dr. Chr. Walther.

Digitized by Google

1631 von Amsterdam: 4.
von Emden: 2.
1632 nichts.
1633 nichts.

Außerdem kamen:

1623: 4 halbe Kartaunen[1] von Amsterdam.
1629: 2 Geschütze von Norwegen.
1633: „1 Stück Geschütze von 200 ℔" von Ameland.

Von Handwaffen kamen

1623: 60 Partisanen aus Amsterdam.
1625: 600 Spieße aus Amsterdam.
1628: 40 Musketen aus Bremen.

Sodann 1631 aus Norwegen 30 und 4 Tonnen Harnische, 1633 aus Bremen: 2 Faß Harnische und aus Schweden „etliche lose Harnische".

„Munition" wurde eingeführt: 1623 „etliche" aus Amsterdam, 1625 17 Körbe ebendaher.

Die vorstehend mitgetheilten Angaben, aus denen wir allerdings die thatsächlichen Quantitäten bei der unbestimmten Angabe „Partei" kaum ersehen können, lassen nun die See-Einfuhr von Kriegsmaterialien nach Hamburg in jenen Jahren nicht so bedeutend erscheinen, als man erwarten sollte:

Allerdings hatte Hamburg selbst sich schon vor Ausbruch des Krieges mit großen Mengen von Kriegsmaterial versehen[2]. Laut Mandat vom 22. März 1617[3] war „dieser jetzigen gefehrlichen Leuffte wegen" jeder Eigenthümer eines Brauhauses oder „vornehmen" Wohnhauses verpflichtet sich mit geeigneter Bewaffnung und Munition zu versehen. Für die Befriedigung dieser Bedürfnisse konnte die Stadt zum Theil ihre eigenen Bürger beschäftigen; sie besaß eine Geschützgießerei und eine Pulvermühle. Dennoch ließ der Rath Materialien auch von auswärts kommen, z. B. im Jahre 1613 zwanzig Geschütze aus England[4]. Auch während des Krieges verschrieb sich der Rath aus den Niederlanden Lunten, so 1629

[1]) Ueber halbe Kartaunen vgl. Jähns, Geschichte der Kriegswissenschaften II. 976.
[2]) Vgl. Gaedechens a. a. O., S. 536 ff.
[3]) Mandatensammlung der Commerzbibliothek.
[4]) „viginti tormenta hujusmodi maiora ponderis gravioris, ad civitatis nostrae usum". H. St. A.

Digitized by Google

auf einmal 1000 Centner[1], oder Geschütze, so 1624: 16—18 Stück[2]. Aus den ungedruckten Kämmereirechnungen[3] ergiebt sich die Beschaffung bedeutender Quantitäten von Kriegsmaterial aus dem Auslande; 1624/25 werden z. B. 15 000 holländische Patronen angekauft, 1629/30: 900 holländische Musketen u. A. mehr. Auch andere Reichsstände ließen solche Sendungen aus Amsterdam kommen.

Mit diesen Importen steht in Verbindung die Versorgung des Binnenlandes von Hamburg aus. Dafür, daß Kriegsmaterialien von hier aus ins Innere gegangen, giebt es Zeugnisse genug; nur einige mögen hier angeführt werden. Im December 1633 theilte Herzog Friedrich Ulrich von Braunschweig-Lüneburg den Generalstaaten mit, daß er mit einem Hamburger Kaufmann, Albrecht Block, einen Contract betreffs Lieferung etlicher 100 Centner Pulver und Lunten geschlossen; die habe er auch schon erhalten, „und gueten theilß albereits zu nicht geringem abbruch der allgemeinen feinde verwendet"; nun bittet er um Erlaubniß, weitere 80—90 000 Pfund Lunten und 40 000 Pfund Salpeter aus Amsterdam holen lassen zu dürfen[4]. Im Jahre 1639 läßt Herzog Georg von Braunschweig-Lüneburg 600 Centner Pulver von Hamburg nach Lüneburg schaffen[5]. Und König Christian IV. von Dänemark, dessen Land ja auch in gewisser Hinsicht zu Hamburgs Hinterland zu rechnen ist, schloß 1643 in Hamburg einen Contract über Lieferung von 4000 12pfündigen Musketen, das Stück zu 3 Reichsthalern[6].

---

[1]) Rath von Hamburg an Generalstaaten. 1629. Oct. 21. Der Hamburger Bürger Bertram Pape habe ihm mitgetheilt, „das er zue behueff unser undt gemeiner Stadt notturfft, dann auch auff ansuchen anderer confoederirten Erb. Hansee-Stedte zue verhuetungh allerhandt vor augen schwebenden gefahr ein tausent Centener lunten theils an sich erhandelt, theils zue Amsterdam einkauffen zue lassen vorhabens undt endtschlossen wehre" (Reichsarchiv im Haag).

[2]) Reichsarchiv im Haag.

[3]) Nach Mittheilung von Herrn Dr. J. F. Voigt.

[4]) Reichsarchiv im Haag.

[5]) H. St. A.

[6]) Bricka og Fridericia a. a. O. ad 1643. S. 403.

Digitized by Google

U.

Für die holländische Fischerei, namentlich die Häringsfischerei, waren Hamburg und Bremen die wichtigsten deutschen Märkte, von denen ein großer Theil des Binnenlandes mit Fischen versorgt wurde; so sandte 1590 Kurfürst Christian von Sachsen einen Beamten nach Hamburg, dort „etzlich dorre fischwergk und andere victualia" einzukaufen[1]. Die Niederlande bezeugten stets ein wachsames Interesse an der Erhaltung dieses Absatzes[2]. Dagegen scheinen die Produkte der schottischen Fischerei, welche damals schon bedeutend war und mit derjenigen der Niederländer rivalisirte, in jener Zeit in Hamburg nur wenig, wenn überhaupt, vertreten gewesen zu sein.

Zufuhr von Häringen (in Tonnen, wo nicht anders bemerkt):

	1623	1628	1629	1632	1633
Nordwestdeutsche Küste	156	—	652	611 8 Faß.	484
Schlesw.-Holsteinische Westküste	—	84	387¼	4	—
Niederlande[3]	57 062 8 Kisten.	25 649 99 K.	49 216 180 K.	29 146	43 296 1 K.
Norwegen	—	24	—	—	120
Schweden	—	12	—	—	—
England	—	—	—	—	528
Shetland Inseln	—	—	276[4]	—	264
Frankreich	—	60	6	—	—
die See	—	—	—	123	—
Summe	57 218 8 Kisten.	25 829 99 K.	50 537¼ 180 K.	29 884 8 Faß.	44 692 1 K.

[1]) H. St. A. Zollsachen.

[2]) Vgl. Beaujon, Overzicht der Geschiedenis van de Nederlandsche Zeevisscherijen (Leiden 1885) S. 55 u. ö.

[3]) Nach Sir W. Raleigh sollen um 1603 jährlich ca. 6000 Last Fisch von den Niederlanden nach Stade, Hamburg, Bremen und Emden verkauft worden sein, die Last zu 15 bis 16 £ (Macpherson, Annals of commerce II. 235).

[4]) In diesem Jahre kommt u. A. ein Schiffer mit 4 Last Häring „uth Hitlandt uth der heringbuesen".

Digitized by Google

Die Hamburger Fischer gingen übrigens selbst auf den Häringsfang[1]; leider ist ihr Antheil an der Gesammteinfuhr aus unseren Quellen nicht zu ersehen; erst seit der Mitte des 17. Jahrhunderts gaben die Hamburger die Häringsfischerei auf.

Die Einfuhr von Bücklingen, d. h. leicht gesalzenen, dann geräucherten und getrockneten Häringen[2], war die folgende:

1623 aus Emden: 6 Tonnen.
aus Holland: 618 Tonnen.
aus England: 18 Tonnen.
aus Spanien: 106 Tonnen.
1633 aus Holland: 10 315 Tonnen.
aus Spanien: 2 Tonnen.

Rochen wurden nach der Mittheilung des Ichthyologen Schonevelde namentlich an der schleswig-holsteinischen Westküste gefangen[3]; nach unseren Schifferbüchern scheint dies, soweit die Zufuhr nach Hamburg in Betracht kommt, nicht zuzutreffen; es kamen

1623 von Jütland: 1000.
von der nordwestdeutschen Küste: 4900.
von den Niederlanden: 14 900.
1633 von der nordwestdeutschen Küste: 11 970.
von den Niederlanden: 12 450.
von den Shetlandinseln: 51 Last.

Beträchtlich war die Zufuhr von Schollen. Es kamen an
1623 von Jütland: 1 343 500 Stück.
von der nordwestdeutschen Küste: 6000 Stück, 76 Tonnen, 14½ Packen[4].
von der schleswig-holsteinischen Küste: 496 500 Stück.
von den Niederlanden: 4180 Stück, 3427 Tonnen, 5 Packen.

[1]) Rüdiger, Hamb. Zunftrollen, S. 79.

[2]) Schonevelde, Ichthyologia (Hamburg 1624), S. 38: der Bückling ist der Häring, wenn er „sale aspergitur leviter et post biduum in fumo suspenditur, passus ita et infumatus."

[3]) a. a. O. S. 58 „et magno quaestu Hamburgum mari exportant, unde in varia superioris Germaniae loca distrahuntur."

[4]) Nach der Zollrolle aus dem 16. Jahrhdt. enthielt ein Packen Schollen „grof gudt" 2000, 1 Packen Mittel-Schollen 5000 und 1 Packen Sammelschollen 10000 Stück.

Digitized by Google

1632 von Jütland: 200 040 Stück.
von der schleswig-holsteinischen Küste: 235 000 Stück.
von der nordwestdeutschen Küste: 51 080 Stück und 116 Tonnen.
von den Niederlanden: 4000 Stück, 4284 Tonnen, 27 Packen; für 270 ℔.

Die Gesammteinfuhr betrug:

1623: 1 850 180 Stück, 3503 Tonnen, 19½ Packen.

1632: 490 120 Stück, 4400 Tonnen, 27 Packen, 270 ℔.

1633: 217 600 Stück, 5019 Tonnen, 24 Packen, 300 ℔, 3 Körbe.

Unter den der Stückzahl nach aufgeführten Schollen werden unterschieden: Sammel-, Mittel- und Tall-Schollen.

Wir kommen zu den zahlreichen Gadusarten. Zunächst der Stockfisch. Er wurde eingeführt:

1629 aus Amsterdam: 4320 Stück[1].
aus Rußland: 5300 Stück.

1633 aus Amsterdam: 5½ Last, 13 000 ℔.
aus Bergen: 17 Last.

Der Weißling („Witling") unterscheidet sich nur dem Namen nach vom Stockfisch; doch erscheint jener nur in dem Schifferbuch von 1623; damals kamen aus Jütland 25 000 Stück.

Rotscher, d. h. der aufgespaltene Gadus, dem das Rückgrat mit den zugehörigen Hauptgräten ausgelöst war, wurde eingeführt

1623 aus Bremen: 185 Tonnen.

1633 aus Bremen: 942 Tonnen, 9 Faß.
aus Norwegen: 3101 Tonnen.

Rundfisch, der ausgeweidete, aber seiner Gräten nicht beraubte, getrocknete Stockfisch[2], kam 1629 von Norwegen in 5000 ℔ und 140 Wage[3]. Zusammen mit Hede und Flachs wurden im Jahre 1605 zwölfhundert Fische „vulgo Rundtfisch" von Hamburg nach Lissabon gesandt; sie waren laut Erklärung „in regno Daniae capti".

---

[1]) Damals kamen aus Amsterdam 24 Rollen; 1 Rolle Stockfisch enthält aber 180 Stück, nach „Eyn behende und kunstrike Rekensbok ꝛc., Johan Balhorn. Lübeck 1547."

[2]) „aselli eviscerati tantum et relictis spinis siccati."

[3]) Ueber dies Gewichtsmaß vgl. Schiller-Lübben s. v. „wage."

Digitized by Google

Der gesalzene Stockfisch, „Laberdan", kam in 2 Tonnen 1630 aus Enkhuizen; 1624 wurden 2000 „lamberdam fisch" aus Emden zugeführt.

Dorsch wurden 1629 von Schweden in 26 und von Norwegen in $7^1/_2$ Tonnen importirt.

Klippfische kamen 1623 aus Glückstadt 7000 Stück und aus Island[1] 120 Tonnen, 1629 aus Island 48 Tonnen und 500 Stück, von den Shetlandinseln 2900 Stück.

Ueber den Islandfisch und die übrigen nach Ausweis der Schifferbücher aus Island eingeführten Fische habe ich an anderem Orte gesprochen[2].

Gesalzene Ling, Lengen, kamen 1629 aus Bremen 3200 und von den Shetlandinseln 4100 Stück.

Beckenfisch wurden aus den Niederlanden 1629: 1500 Stück zugeführt.

„Tornoefisch", d. h. Fisch aus Terreneuve-Newfoundland, kam 1624 1 Partei aus Plymouth.

„Anchioven" wurden im Jahre 1628 von Malaga 523 Fäßlein eingeführt.

Süßwasserfische lieferten nach Hamburg natürlich überwiegend die heimischen Gewässer. Von den sowohl im Süß- als auch im Seewasser lebenden Fischen wurden importirt nur Stör und Lachs. Ersterer Fisch erscheint in den Schifferbüchern nur einmal; im Jahre 1622 wurden aus Archangel 10 Oxhoft „Störmagen" eingeführt. Häufiger war die Zufuhr des Lachs, der auf dem Hamburger Fischmarkte eine wichtige Rolle spielte und von hier aus vielfach weiter versandt wurde[3]. Im Jahre 1623 kam die ganze Einfuhr aus Norwegen, nämlich 6 Tonnen und 600 „dröge"; 9 Tonnen „gesolten"; 300 „dröge leßfhöre',

[1]) Baasch, Islandfahrt der Deutschen ꝛc., S. 71 ff., namentlich S. 76.

[2]) Ebenda.

[3]) Schonevelde a. a. O. S. 65: „Salmo item exenteratus et exsecto dorso explicatus per diem integrum sale conspersus infumatus Hamburgi divenditur, geräuchter Lachß, dröger Lachß, Speclachß. Sale etiam inveteratus aut muria conditus, doliisque inclusus ex Scotia, Norvegia, Suecia, Moscovia et aliis regionibus magno numero Lubecam, Hamburgum et in vicinas urbes maritimas advehitur, ex iisdemque passim in loca mediterranea distrahitur, sed siccior duriorque se ipso aetate redditur".

Digitized by Google

d. h. Lachsforellen[1] und 3 Tonnen „laßkoppen". Im Jahre 1629 wurden aus Archangel[2] 24 Tonnen Lachs eingeführt; dann aus Island 8 Tonnen, aus Norwegen 1070 „dröge" und 17 Tonnen, 5 Tonnen „gesolte"; endlich auch aus England 20 Wage.

Fischbein kam 1629 in 8 Tonnen aus Sylt.

Austerschalen kommen unter dem Namen „Schulpen"[3] nur 1632 in einer Partei aus Amsterdam. Doch ist anzunehmen, daß nicht nur Schalen, sondern auch wirkliche Austern damals öfter nach Hamburg kamen. Einen Anhaltspunkt gewährt uns die werthvolle Liste der im Jahre 1625 „tho der See" gegangenen Schiffe. Von den 29 in dieser Liste nicht mit Bestimmungsort versehenen Schiffen sind 22 mit dem Zusatz „Östers", Austern, versehen, ferner je 1 mit „Mußeln Östers" und „Mußeln". Außerdem haben 5 nach Föhr, 2 nach Amrum, 1 nach Sylt, 2 nach Husum, 2 nach Ribe und 1 nach Dänemark bestimmte Schiffe den Zusatz „Östers". Im Ganzen sind also 37 Fahrzeuge mit zusammen 86 Lasten als Austernschiffe bezeichnet[4].

V.

Diversa. Aus Bremen wurde eingeführt 1625 ein „Instrument", 1633 eine Kiste „darin ein Uhrwerck." Zwei Kasten „Luten", d. h. Lauten, kamen 1633 aus Venedig, und in demselben Jahre aus Amsterdam 6 spanische Stühle; 1623 aus demselben Orte 1 Partei und 150 Stück Sessel.

Drei Rollen seidene Flaggen wurden 1631 aus Mönnikendam geliefert.

Bücher werden mehrfach genannt; so kamen aus Lissabon 1633 zwei Kisten, aus Emden 1625 2 Kisten und 1 Faß.

Vier „Schlottunnen" mit Kleidern kamen 1629 aus Amsterdam.

---

[1]) ebenda S. 65; Schiller-Lübben.

[2]) Ueber den Reichthum der nordrussischen Gewässer an Lachsen vgl. Hamel, Tradescant der Aeltere in Rußland, S. 302.

[3]) Der junge Schulte sendet 1681 an seinen Vater „einen halben Sack voll Schulpen oder Öster Schalen mit den Decklen, worinnen man Österß braten kan". (Briefe des Hamb. Bürgermeisters Joh. Schulte ꝛc. S. 55.)

[4]) Vergl. oben S. 10.

Digitized by Google

Sehr oft erscheint in unseren Listen „Studentengut" als Einfuhrwaare; es kommt bald von Bremen und Amsterdam, bald von Spanien und Frankreich. Das Gepäck und Eigenthum der Studenten war dem alten Brauch nach von Zollabgaben befreit; dafür lehrreich ist ein Schreiben des Herzog Philipp Julius von Pommern-Stettin vom 26. Mai 1622 an den Hamburger Rath;[1] letzterem wird mitgetheilt, daß zwei junge Pommern, Friedrich Runge und Alexander Eschen, „nachdem sie beide zu fortsetzunge ihres studirens auf unterschiedlichen Universiteten in Engellandt sich eine zeithero aufgehalten", ihre Bücher und „gerädte" in zwei Kasten auf Hamburg gesandt hätten; der Herzog bittet, diese Kasten nicht als „Kaufmannsgueter" zu behandeln, sondern frei passiren zu lassen; diese Bitte sei „gemeinen Rechten gemes, in welchen die Studenten gueter von allen Zollgeldern und andern unpflichten befreiet sein, inmassen es dan auch allenthalben im Röm. Reiche in üblicher observantz ist.

Im Uebrigen wird Gepäck oder Privateigenthum einzelner Personen nur in wenigen Fällen mitgeführt und genannt. Im Jahre 1607 hat der aus Island kommende Schiffer Jens Berendt „gudere in vor Kon. Matt. tho Dennemarcken"; 1623 kommen 11 Pferde für „F. G. von Weimar" aus Amsterdam; ferner „etliche Bohme vor Ihr. Mtt."; 1625 die Bagage („Bogasie") des Fürsten von Anhalt und desgleichen „des Cordtmesters Edwart Bennet" aus Amsterdam; 1631 aus Bremen „etliche laden und kuffers fur die Gesandten des Bischofs von Bremen" und Kisten ꝛc. „für H. Obersten Lhohusen"[2]; 1633 aus Oldenburg „6 stucke fur den Hr. Ambassado aus Engelandt", und „allerhandt Sachen vor J. Graffl. Gnaden"; endlich 1634 aus Emden „etliche Kisten, Kuffers und Kasten, Kleder, Comediantengutt."

Flüchtiges Gut, „fluchtig gutt", an den die sichere Stadt Hamburg umtosenden Krieg erinnernd, wird häufig zur See eingeführt; von der ganzen nordwestdeutschen Küste, den nordfriesischen Inseln kommt diese den Feinden entrissene Habe. Es ist aus anderen Nachrichten bekannt, daß Hamburg während des ganzen Krieges Zufluchtsort vieler Vertriebener und Geflüchteter gewesen ist.

[1] H. St. A. Zollsachen.

[2] Der Oberst von Lohausen war in oldenburgischen Diensten.

Digitized by Google

Zuletzt noch zum vornehmsten Transportobject: den Passagieren. Nur zweimal werden solche in den Schifferbüchern genannt und auch dann nur in wenig achtungsvoller Weise, zusammen mit dem lieben Vieh und anderen Gütern; so 1623 aus Amsterdam: „26 perde und etliche Soldaten", und 1624 ebendaher „etlich Proviant und Soldaten". Freilich war der Soldat in jener Zeit ja meist nichts weniger als Vaterlandsvertheidiger. —

Wie bei einigen Ortsnamen, ist es mir auch hinsichtlich mehrerer Waaren nicht möglich gewesen, eine Erklärung zu finden. Im Folgenden gebe ich diese Waarenausdrücke wieder.

Von Malaga wurde 1623 1 Fäßlein „Peirgil" eingeführt, ebenso von Marseille 1624: 18 Tonnen „Perigels" oder „Peirgels"[1].

Von den Canarischen Inseln kamen 1623: 28 Quintal „Alletal".

Von Marseille 1625: 140 kleine Kabassen „Rein".

Unklar ist mir ferner die Bedeutung des Ausdrucks „Syden Möle", von welchem Artikel im Jahre 1633 ein Exemplar aus Amsterdam kam.

[1]) Vielleicht zusammenhängend mit „pergin" bei Höhlbaum, Buch Weinsberg II. 397; dort mit „Korintheubrötchen" erklärt.

Digitized by Google

Verzeichniß

der

im Abschnitte „Waarenhandel“ (S. 40—122) genannten Waaren.

	Seite
Aepfel	99
Alaun	96
Alletal	122
Amedom	49
Anchiovis	119
Anil	94
Anis	101
Artischocken	45
Asche	93
Asterich	81
Austern	120
Austerschalen	120
Bakeler	102
Balken	74
Bast	84
Bastert	56
Baumwolle	65
Baye	67
Beckenfisch	119
Besae	63
Bettbüren	65
Betten	65
Bier	59
Blau	94
Blauholz	92
Blech	87
Blei	111 f.
Bleiglätte	88
Blocksteine	81
Blumen	45
Bockfelle	71
Bockleder	72
Bocqueral	65
Bohmside	67
Bohnen	45
Branntwein	57
Brasilholz	91
Bratpfannen	87
Brennholz	76
Brünellen	99
Brunrodt	108
Buchweizen	45
Buchweizengrütze	45
Buchweizenmehl	45
Buckskin	68
Bücher	120
Bückling	117
Butter	46 f.
Campecheholz	92
Caneel	100
Canefas	65
Cardemom	100
Carden	110
Carobi	102
Citronen	97
Cochenille	95
Conferva	99
Cordnan	72
Coriander	101
Corinthen	98
Dachpfannen	82
Datteln	97
Dechtgarn	63
Dielen	74
Dorsch	119
Draht	87
Düffel	68
Ebenholz	75
Eisen	85
Elephantenzähne	108
Elenshäute	71
Erbsen	45
Erde, Hessische	90
Essig	58
Farbe	96
Farbhölzer	91 ff.
Federn	73
Federposen	73
Feigen	97
Feilspäne	88
Felle	70 f.
Fett	50

Digitized by Google

	Seite
Fischbein	120
Flachs	62 f.
Flagge	120
Flaschen	89
Fleisch	50
Fliesen	81
Floren	81
Früchte, eingemachte	99
Fustein	68
Fustickholz	93
Galanga	102
Gallus	94
Galmey	90
Garn	63
Gelbholz	93
Gerste	42 ff.
Geschütze	114
Glas	88 f.
Goetlinge	113
Granatenschale	96
Grapen	87
Grein	67
Grünspan	95
Gummi	108
Gurken	45
Häring	116 f.
Häringsfett	50
Häute	70 f.
Hafer	42 ff.
Hafergrütze	45
Handschuhe	65
Handsicheln	88
Handspaken	75
Hanf	61 f.
Harnische	114
Harpois	84
Haselnüsse	99
Hasenfelle	71
Hede	63
Heu	46
Hirse	45
Hirsegrütze	45
Hörner	49
Holz	73 ff.
Honig	106
Hopfen	45
Hosen	65
Hühner	48
Indigo	94
Ingwer	101
Instrument	120
Johannisbrot	102
Islandfisch	119
Juchten	72
Kabelgarn	84
Kachelöfen	88
Kälber	48
Käse	47
Kalbfelle	70
Kalbsleder	72
Kalk	79 f.
Kandis	106
Kaninchenfelle	71
Kannen	90
Kappern	101
Kartaunen	114
Kastanien	99
Kattun	66
Kattungarn	63
Kerßgarn	63
Kerzen	52
Kienruß	76
Klapholz	74 f.
Kleider	120
Klinkert	80
Klippfisch	119
Knoblauch	45
Kohl	45
Kork	77
Krapp	95
Kratzbürsten	88
Kreide	96
Kriegsmaterialien	110 ff.
Kröse	90
Kruken	90
Kuchen	48
Kühe	48
Kümmel	101
Kugeln	112
Kuhhäute	71
Kuhleder	72
Kupfer	85 f.
Laberdan	119
Lachs	119 f.
Lack	108
Lämmer	48
Laken	66 f.
Lakritzenholz	103
Latten	74
Laute	120
Leder	71 f.
Leichensteine	82
Leim	108
Leinöl	61
Leinsaat	46
Leinwand	65
Lichte	52
Lichtgarn	63
Limonen	97
Limonensaft	97
Ling	119
Lint	63
Lohe	76
Lorbeeren	102
Lunten	113, 115
Makulatur	109
Malvasier	56
Malz	46
Mandeln	103
Manna	106
Marmeladen	99
Masten	75
Matten	77
Mauersteine	80
Mehl	45

Digitized by Google

	Seite
Mefolan	66
Meſſer	88
Meſſing	86
Meſſingleuchter	88
Meth	58
Möhren	45
Mühlenſteine	82
Mumme	59
Munition	114
Muppen	81
Muſcaten	101
Musketen	114 f.
Muſterſaat	46
Myrrhen	102
Nägel	87
Nüſſe	99
Ochſen	48
Ochſenfleiſch	50
Ochſenhäute	71
Ochſenhörner	49
Ochſenzungen	51
Oel	59 ff.
Oelkuchen	61
Oliven	61
Orangenſchale	103
Orſeille	95
Pantoffeln	72
Papier	109
Parchent	66
Partiſanen	114
Paſſagiere	122
Patronen	115
Pech	84
Pedro-Ximenes	56
Peirgil	122
Pelzwerk	72
Pfeffer	100
Pferde	48 f.
Pferdehäute	71
Pflaumen	98
Pipenſtäbe	74 f.
Pockholz	76
Poſen	73
Potaſche	93
Potloth	88
Pruſſing	59
Pulver	111. 115
Queckſilber	86
Rapsöl	61
Regal	99
Reifen	75
Rein	122
Reis	106 f.
Reth	77
Rheinwein	54 ff.
Rochen	117
Röthe	95
Roggen	42 ff.
Rollmeſſing	86
Roſinen	98
Rosmarien-Oel	61
Rothholz	92
Rotſcher	118
Rüben	45
Rundfiſch	118
Saflor	94
Safran	101
Salpeter	112. 115
Salz	103 f.
S. Martensholz	92
Sarſaparille	102
Saye	67
Schafe	48
Schaffelle	71
Schaffleiſch	50
Schieferſteine	80
Schiffsnägel	84
Schiffstaue	84
Schinken	50
Schleifſteine	82
Schmack	94
Schmalz	50
Schmelztiegel	87
Scholle	117 f.
Schüſſeln	90
Schwefel	113
Schwefelſticken	76
Schweine	48
Schweinsborſten	72
Sect	66
Seehundsfelle	71
Segeltuch	85
Seide	68 ff.
Seife	53
Senfſaat	46
Seſſel	120
Silber	85
Smaſchen	71
Spaniſchholz	93
Sparren	74
Specerei	103
Speck	49
Spiegel	89
Spielkarten	109
Spieße	114
Spiköl	61
Stahl	85
Steine	80
Steinkohle	78 f.
Steintiſche	82
Stichmeſſer	88
Stockfiſch	118
Stör	119
Strümpfe	65
Studentengut	121
Stuhl	120
Succade	99
Süßholz	103
Syden Möle	122
Syrup	106
Taback	107 f.
Tabackerde	89
Tabackpfeifen	90
Tafelwerk	84
Talg	52

Digitized by Google

	Seite
Tarras	80
Tauben	48
Tauwerk	84
Teller	90
Terpentin	61
Theer	83
Thran	51
Tint	56
Tischsteine	82
Tischtücher	66
Töpfe	87
Tonnenstäbe	74 f.
Torf	76
Treppensteine	82
Trinkgläser	89
Trossen	84
Tuch	66 ff.
Uhrwerk	120
Vitriol	96
Vuerstulper	87
Wachholderbeeren	103
Wachs	52
Wagendeichseln	75
Wagenschott	76
Waid	93
Waidasche	93
Wallnüsse	99
Wandbereiter-Karten	110
Wandbereiter-Scheren	110
Watmal	68
Wau	94
Weihrauch	102
Wein	53—57
Weineſſig	59
Weinſtein	95
Weintint	56
Weißling	118
Weizen	42 ff.
Werk	63
Wetzſteine	82
Wolle	64
Wurzeln	45
Zimenes	56
Zardok	66
Zidereſſig	59
Ziegenfelle	71
Zinn	86
Zinn	86
Zucker	104 ff.
Zuckerformen	90
Zwieback	48
Zwiebeln	45
Zwillich	65
Zwirn	63

Druck von Lütcke & Wulff.
420

Digitized by Google

89088259387
B89088259387A

89088259387

b89088259387a

Digitized by Google